MANUEL D'UTILISATION 2006

85SX

ART. NR. 3.211.71FR

FRANCAIS

KTM

Il est recommandé de lire ce manuel d'utilisation complètement et attentivement avant que l'enfant se serve pour la première fois de la moto. Il contient nombre de conseils et d'informations qui vous permettront et permettront à votre enfant d'utiliser au mieux la machine.VEUILLEZ, DANS L'INTÉRÊT DE TOUS LES PARTICIPANTS, PORTER VÓTRE ATTENTION SURTOUT SUR LES CONSEILS SUIVANTS.

⚠ ATTENTION

– SI L'ON NE RESPECTE PAS CES INDICATIONS, IL PEUT S'ENSUIVRE UN DOMMAGE CORPOREL.

! ATTENTION

– LE NON-RESPECT DE CES CONSEILS PEUT ENTRAÎNER UNE DÉTÉRIORATION DE LA MACHINE OU DIMINUER LA SÉCURITÉ.

Noter ci-dessous les numéros de série de la machine:

Numéro de cadre	
Numéro de moteur	
Cachet du concessionaire	

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier ; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2004, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen

CHER CLIENT, CHER AMI »

Vous voilà en possession d'une machine moderne qui procurera à votre enfant et à vous-même beaucoup de plaisir si vous lui accordez le soin et l'attention nécessaires. Cette brochure contient les informations importantes concernant l'utilisation et l'entretien de votre nouvelle KTM. Elle a été réalisée en tenant compte des derniers développements techniques. Il se peut toutefois que depuis son impression de petites améliorations aient encore été apportées aux machines. Le manuel d'utilisation est une composante de la machine et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente de la moto.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre "travaux sur la partie-cycle et le moteur" doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine.
Faire effectuer les travaux d'entretien absolument par un atelier KTM afin de ne pas perdre les droits à garantie.

Pour la sécurité de l'enfant n'employer que des pièces et des accessoires qui ont l'agrément de KTM. Pour tout autre produit et pour les dommages qui pourraient résulter de leur utilisation, KTM décline toute responsabilité.

Si vous avez des souhaits particuliers, il convient de vous adresser à un atelier KTM, qui bénéficie, s'il le faut, du soutien de l'importateur.

En tant que parent vous ferez spécialement attention au fait que la sécurité de votre enfant dépend de l'effort réalisé pour que son environnement, lorsqu'il conduit, soit sûr et que sa machine soit dans un état technique irréprochable. Evidemment, il n'en reste pas moins que, comme pour tout véhicule, il existe avec cette moto une possibilité de risque. C'est pourquoi il convient que vous vous assuriez que toutes les précautions élémentaires sont prises et que vous teniez compte des "Remarques aux parents concernant la sécurité", page 4.

Faire de la moto en tout-terrain est un sport merveilleux et notre ambition est que vous-même et votre enfant en retiriez un maximum de plaisir. Toutefois il faut considérer les problèmes potentiels d'environnement et de conflit avec autrui. Un certain sens des responsabilités suffit à désamorcer ces problèmes avant qu'ils n'apparaissent. Et pour garder au sport motocycliste tout son avenir, assurez-vous de rester dans un cadre légal, faites preuve, ainsi que vos enfants, du sens de l'environnement et de respect pour les droits d'autrui.

Dans cet esprit, nous vous souhaitons, ainsi qu'à vos enfants, un maximum de plaisir.

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: 1 Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle & Moteur

Les motos de MINI sport KTM sont conçues et réalisées pour résister aux contraintes ordinaires dans des compétitions normales.
Les machines correspondent aux catégories et aux règlements actuels des fédérations internationales.

Afin de permettre un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée il convient de respecter les instructions consignées dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne l'entretien, la maintenance et les réglages du moteur et de la partie-cycle. Un mauvais réglage de la partie-cycle peut entraîner des dégâts et des ruptures de certains éléments (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).

Les travaux d'entretien consignés dans le "tableau de graissage et d'entretien" doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM et être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Il faut employer les carburants et lubrifiants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou des produits aux spécifications de même nature, et les utiliser selon le plan d'entretien.

Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie ne saurait être prise en compte.

L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.

TÜV MANAGEMENT SERVICE ISO 9001 REG.NO. 12 100 6061

Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

Les minimotos 85 SX ne sont conçues que pour un usage en tout-terrain et une seule personne. Ces machines n'ont pas le droit de circuler sur les voies publiques.

Les éléments et le dimensionnement des machines sont prévus pour des enfants de 10 à 15 ans pesant au plus 75 kg.

- Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Il faut lui expliquer la technique de conduite et aussi ce qu'il faut faire quand on chute; de même il faut évoquer comment réagit une moto quand on déporte son poids etc.
- Vérifier avant la première mise en service si le réglage de base de la fourche et de l'amortisseur arrière sont adaptés au poids de l'enfant (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).
- Vérifier avant toute utilisation le bon fonctionnement de tous les éléments (cf. tableau d'entretien) et apprendre à l'enfant à faire lui même cette vérification.
- Si l'on sort en groupe, il faut adapter le rythme à l'enfant.
- L'enfant doit comprendre qu'il faut suivre les indications et les conseils donnés par l'adulte qui est responsable de lui.
- L'enfant doit être capable physiquement de conduire une moto. Il doit au moins savoir faire de la bicyclette. En ce sens, la pratique des sports exigeant des réactions rapides est un avantage. Il faut pour le moins que l'enfant ait la force de relever sa moto s'il vient à chuter.
- Ne pas trop exiger de l'enfant. Il faut qu'il ait le temps de se familiariser avec la machine et d'améliorer sa conduite. C'est seulement lorsque sa condition physique, sa technique et sa motivation sont suffisantes qu'une participation à des compétitions peut être envisagée.
- Il faut expliquer à l'enfant qu'il ne doit pas rouler plus vite que les conditions et ses capacités ne le permettent, sinon il peut chuter et se blesser gravement. Les enfants minimisent souvent les dangers, voire les méconnaissent totalement. En particulier sur un terrain inconnu la vitesse doit être réduite.
- Ne jamais laisser rouler l'enfant sans surveillance. Il faut toujours la présence d'un adulte.
- La machine n'est pas conçue pour un usage en duo. On ne peut donc pas emmener de passager.
- Quand on part à moto avec l'enfant, il faut toujours avertir de la destination et de la durée approximative de la randonnée. Ainsi en cas de problème l'aide sera plus rapide

SOMMAIRE »

Page

REMARQUES IMPORTANTES AUX PARENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ 4

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE 6
- Numéro de cadre 6
- Numéro de moteur 6

ORGANES DE COMMANDE 6
- Levier d'embrayage 6
- Levier de frein à main 6
- Bouton de masse 7
- Bouchon de réservoir 7
- Robinet d'essence 7
- Starter 7
- Selecteur 7
- Kick 8
- Pédale de frein principal 8
- Béquille de stand 8
- Réglage de la compression de la fourche 8
- Réglage de la détente de la fourche 8
- Amortissement à la compression de l'amortisseur 9
- Réglage de la détente de l'amortisseur 9
- Remarques concernant la mise en service 10
- Rodage 10

CONSEILS ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES POUR LA MISE EN SERVICE DE LA MOTO 10
- Vérifications avant chaque mise en service 11

CONSEILE D'UTILISATION 11
- Démarrage moteur froid 12
- Démarrage moteur chaud 12
- Remède quand le moteur est noyé 12
- Démarrage 12
- Passage des vitesses, conduite 12
- Carburant 13
- Freinage 13
- Arrêt 13

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 14

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR . .16
- Vérification et réglage des roulements de direction . . .16
- Vis de purge de la fourche 16
- Nettoyage des cache-poussière de la fourche 17
- Réglage de la position du guidon 17
- Modification de la prétension du ressort du montant de suspension 17
- Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote 18

Page

- Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort 18
- Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur 18
- Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge 18
- Tableau des ressorts pour l'amortisseur 19
- Contrôle du réglage de base de la fourche 19
- Tableau des ressorts pour la fourche 19
- Chaîne tension 20
- Ajustment de la tension de la chaîne 20
- Entretien de la chaîne 20
- Remarques de principe concernant les freins à disque KTM 21
- Réglage de la course à vide de la poignée de frein . . .21
- Contrôle du liquide de frein à l'avant, complément . . .22
- Vérification des plaquettes de frein à l'avant 22
- Remplacement des plaquettes de frein à l'avant 22
- Réglage de la position de la pédale de frein 23
- Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière . .23
- Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière 23
- Vérification des plaquettes de frein à l'arrière 23
- Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière 24
- Dépose et pose de la roue avant 24
- Dépose et pose de la roue arrière 25
- Pneus, pression 25
- Vérifier la tension des rayons 25
- Nettoyage du filtre à air 26
- Echappement 26
- Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage 27
- Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique 27
- Purge de l'embrayage hydraulique 27
- Système de refroidissement 28
- Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 28
- Purge du circuit de refroidissement 28
- Réglage du câble de gaz 27
- Réglage du carburateur 29
- Vider la cuve du carburateur 30
- Contrôle du niveau d'huile dans la boîte de vitesses . .30
- Vidange de la boîte 30

RECHERCHE DE PANNE 31

NETTOYAGE 33

STOCKAGE 33
- Remise en service après stockage 33

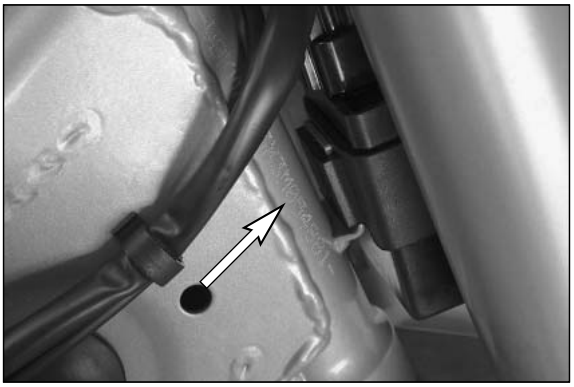
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE . .34

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 35

CARBURATEUR 37

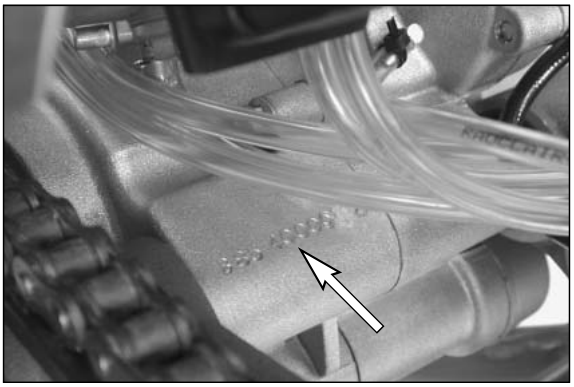
INDEX ALPHABÉTIQUE 38

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



Numéro de cadre

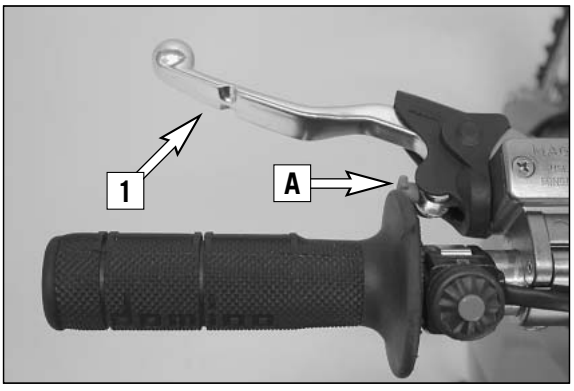
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Numéro de moteur

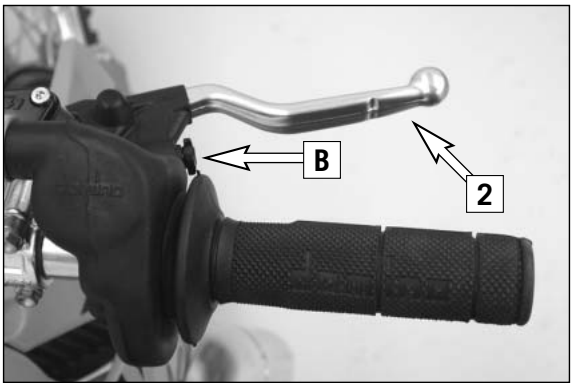
Le numéro du moteur est frappé sur le carter en dessous du carburateur. Notez ce numéro à la page 1.

ORGANES DE COMMANDE »



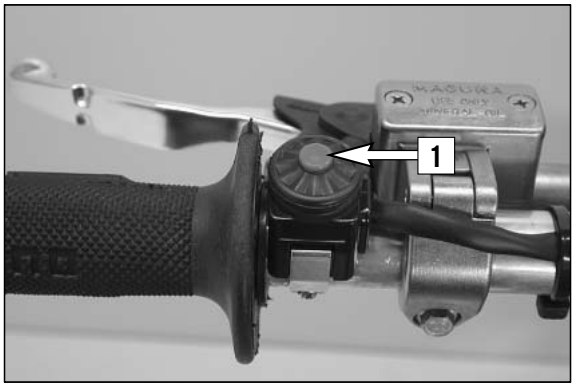
Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage **[1]** est à gauche au guidon. La vis de réglage **[A]** permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).
L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



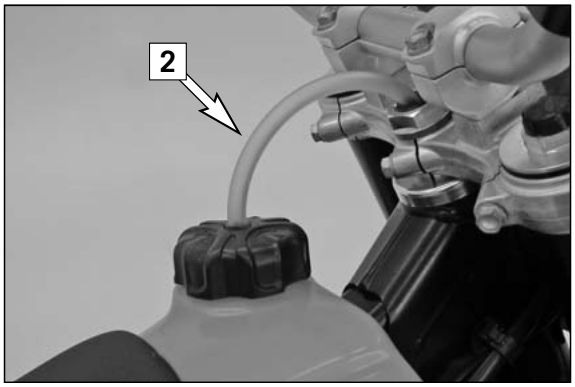
Levier de frein à main

Le levier de frein à main **[2]** est monté à droite du guidon.La vis de réglage **[B]** permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).



Bouton de masse

Le bouton de masse **[1]** permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.

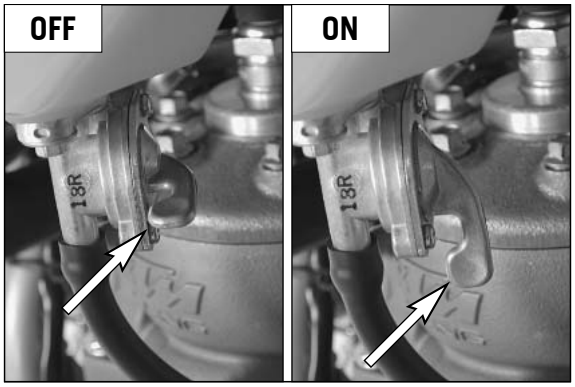


Bouchon de réservoir

Ouverture : Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture : Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

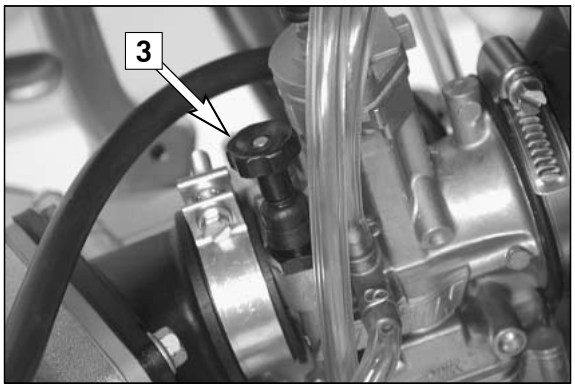
Positionner le tuyau de mise à l'air **[2]** de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



Robinet d'essence

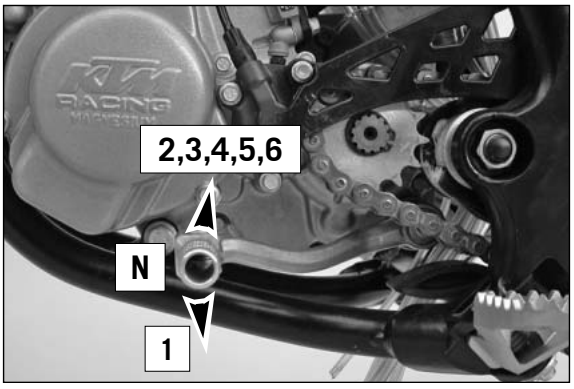
OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.

ON Lorsqu'on utilise la machine il faut tourner sur la position ON. Ainsi le carburant peut couler vers le carburateur. Dans cette position le réservoir se vide intégralement.



Starter

Le bouton de starter **[3]** est situé à gauche sur le carburateur. Lorsqu'on tire le bouton **[3]** à fond jusqu'en butée, un passage se libère dans le carburateur si bien que le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Le mélange air/essence est alors plus riche, comme il convient pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve obstrué.

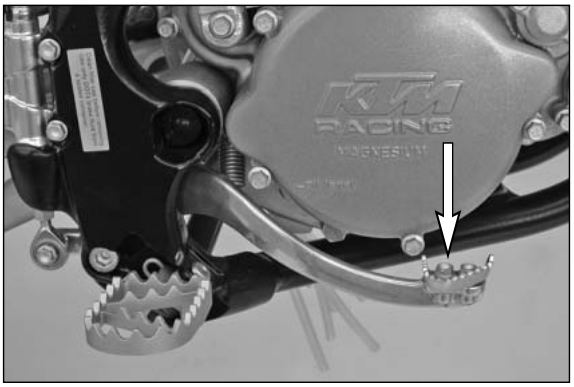


Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses.

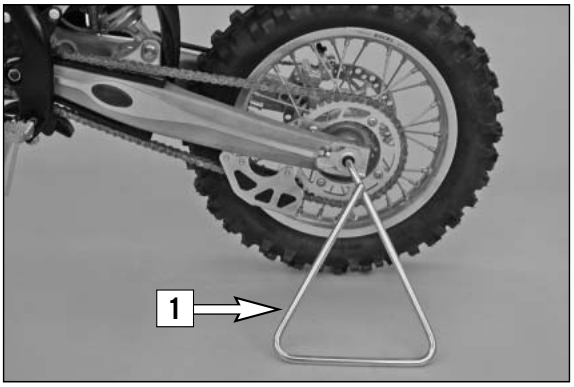
Kick

Le kick se trouve sur la droit du moteur. Il est repliable.



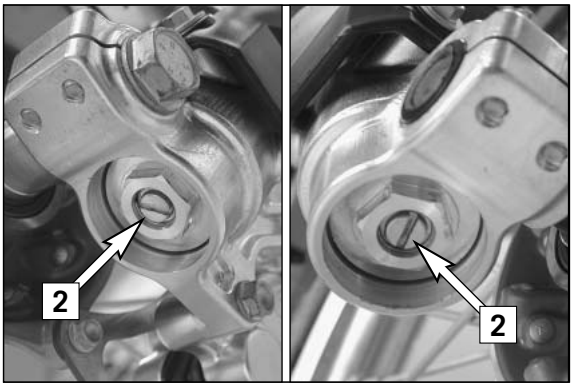
Pédale de frein principal

La pédale de frein principal se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



Béquille de stand

Au bout du bras oscillant, sur la gauche de la machine, on peut fixer la béquille de stand **[1]** qui est livrée avec la moto.

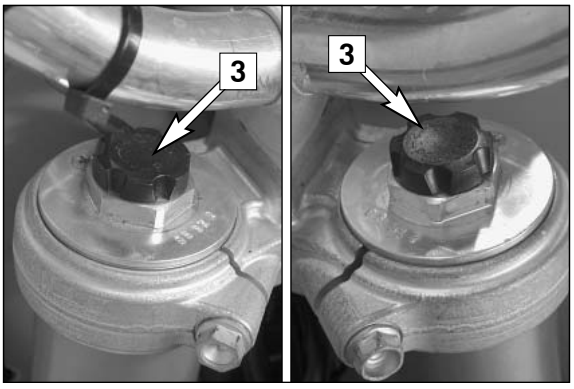


Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce.Enlever le capuchon.
Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage **[2]** situées à l'extrémité inférieure de chaque bras de fourche.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE :
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Type WP Suspension 05187B05 20 crans



Réglage de la détente de la fourche

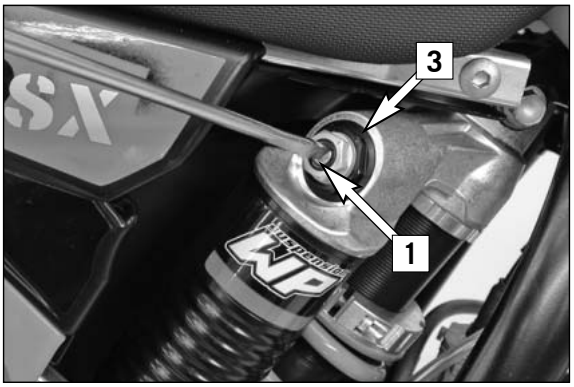
L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend.
Le systéme d'amortissement à la peut de régler avec la molette **[3]**.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE :
- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Type WP Suspension 05187B05 20 crans

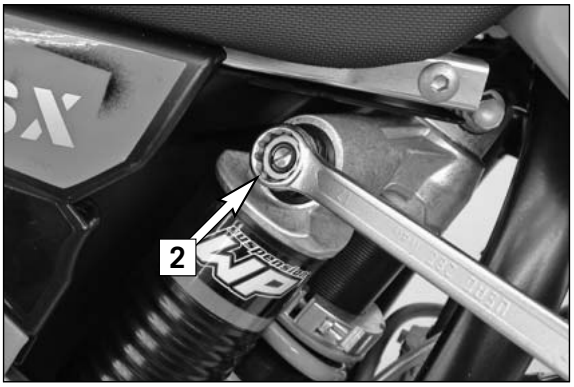
Amortissement à la compression de l'amortisseur

L'amortisseur des modèles permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).
L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.
Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements : pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie "petite vitesse" du système qui entre en ligne de compte.
La partie "grande vitesse" joue son rôle pour un enfoncement rapide.
Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE "PETITE VITESSE" :
- Visser la vis de réglage **[1]** avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Type WP Suspension 15187B02 15 crans

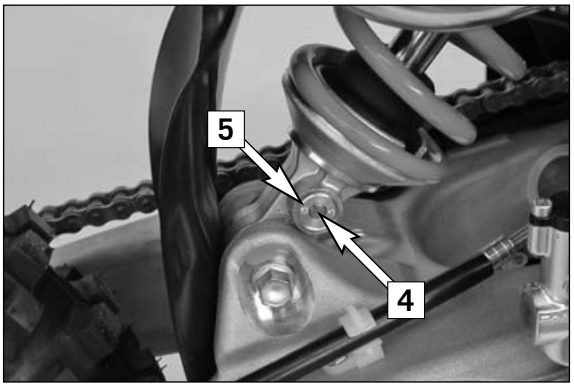


RÉGLAGE DE BASE "GRANDE VITESSE" :
- Tourner la vis de réglage **[2]** au moyen d'une clef à oeil jusqu'en butée, et cela dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

Type WP Suspension 15187B02 2 tours

⚠ ATTENTION

TISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE **[3]** (24 MM).



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage **[4]** (REB). En tournant sens des aigiilles on augmente l'amortissement; en tournant sense inverse des aiguilles on le réduiton.

RÉGLAGE DE BASE:
- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Type WP Suspension 15187B02 22 crans

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement.Ne jamais toucher à la grosse vis noire **[5]** (15 mm).

Remarques concernant la mise en service

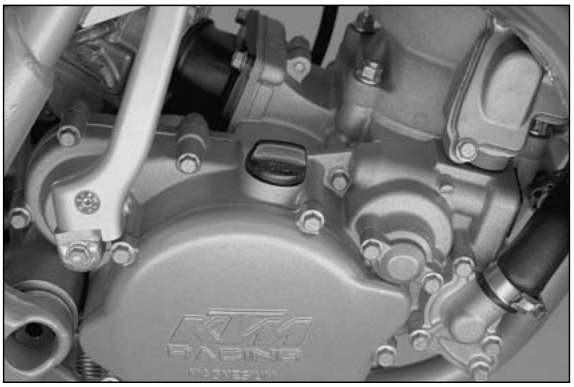
- S'assurer que les travaux nécessaires lors de la livraison de la machine ont été effectués par l'agent KTM. Lors de la remise de la moto sont également remis l'Attestation de livraison et le Carnet d'entretien.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Ajuster les leviers de frein et d'embrayage ainsi que la pédale de frein de manière telle que l'enfant puisse s'en servir de manière optimale.
- Faire les premiers essais dans le jardin ou dans un pré, afin que l'enfant ne se blesse pas en cas de chute. Il faut bien sûr qu'il y ait assez de place pour effectuer quelques manoeuvres. S'assurer que toute collision avec d'autres personnes est exclue.
- Afin que l'enfant apprenne à doser le freinage, les premiers essais doivent se faire en poussant la machine. C'est seulement lorsque l'enfant saura doser les deux freins qu'on démarrera le moteur.
- L'enfant roulera vers une deuxième personne, qui l'aidera à s'arrêter. On expliquera à l'enfant comment procéder pour s'arrêter tout seul.
- Afin que l'enfant s'habitue à l'utilisation du frein avant, il faut pour quelques essais au début simplement pousser la machine. C'est seulement lorsqu'il saura doser le freinage qu'on fera tourner le moteur.
- Afin d'améliorer sa technique, l'enfant devra essayer de conduire debout et aussi lentement que possible. Disposer des obstacles à contourner, etc.
  Le regard, selon la vitesse, doit porter de 3 à 10 mètres en avant de la machine, afin de pouvoir éviter un obstacle. De même en courbe le regard doit largement anticiper la courbe.
- Respecter les conseils de rodage.

Rodage

- Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 30 premières minutes d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond.
- Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.
- Durant les 30 premières MINUTES d'utilisation, on ne roulera pas à plein régime.

⚠ ATTENTION

- IL FAUT POURVOIR L'ENFANT D'UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT AVANT DE LE LAISSER ROULER. CELA COMPREND UN CASQUE, DES LUNETTES, DES PROTECTEURS POUR LE BUSTE, LES BRAS ET LES JAMBES, AINSI QUE DES GANTS ET DES BOTTES. IL CONVIENT D'ÊTRE SOI-MÊME UN MODÈLE POUR L'ENFANT ET DE PORTER ÉGALEMENT UN ÉQUIPEMENT DE PROTECTION QUAND ON ROULE.
- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE.
- L'ENFANT DOIT TOUJOURS ADAPTER SA VITESSE À SES CAPACITÉS ET À LA NATURE DU TERRAIN.
- NE JAMAIS LAISSER L'ENFANT ROULER SANS SURVEILLANCE.
- REMPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.
- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
- LES MODÈLES SX NE SONT CONÇUS QUE POUR UNE SEULE PERSONNE. ON NE PEUT DONC PAS EMMENER DE PASSAGER.
- CES MODÈLES NE CORRESPONDENT PAS AUX DISPOSITIONS LÉGALES ET AUX NORMES DE SÉCURITÉ. LEUR UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE CONTREVIENT À LA LOI.
- IL FAUT AVOIR CONSCIENCE QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT SE SENTIR GÊNÉES PAR UN BRUIT EXCESSIF.



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 VÉRIFIER LE MOTEUR
Vérifier qu'il ne perd pas d'huile. Un manque d'huile dans la boîte entraîne une usure prématurée et à terme un dommage à la boîte.

2 CARBURANT
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.

3 CHAÎNE
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.

4 PNEUS
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

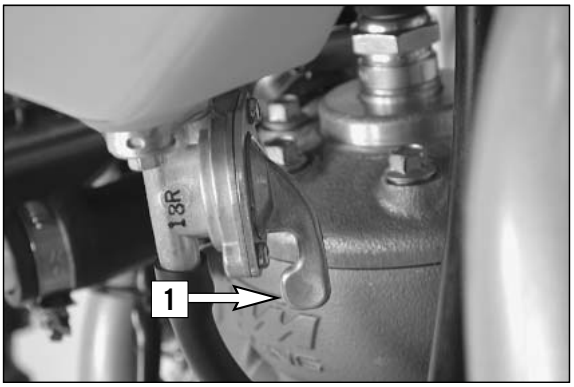
5 FREINS
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocaux. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Dans un tel cas, faire vérifier le système de freinage dans un atelier KTM car une panne est prévisible.
Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

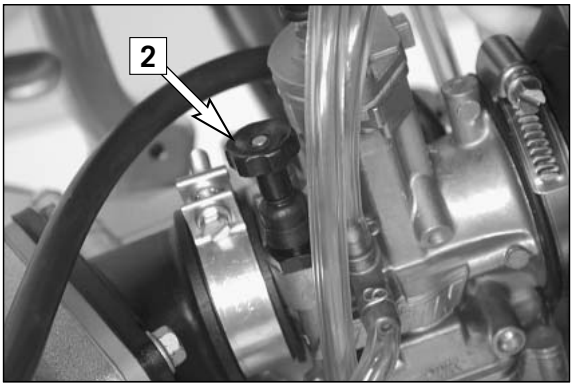
⚠ ATTENTION

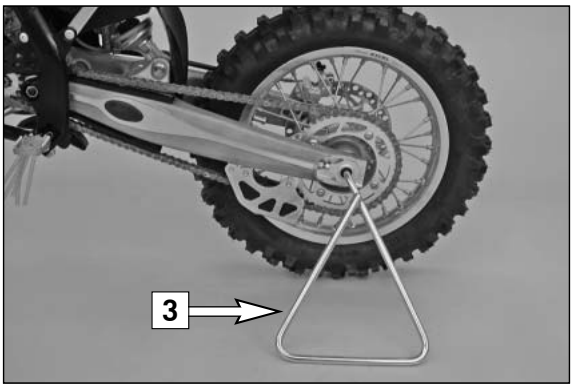
LORSQUE LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE OU À LA PÉDALE DE FREIN DEVIENT SPONGIEUSE, C'EST QU'IL Y A UN PROBLÈME. FAIRE VÉRIFIER LE CIRCUIT DE FREIN DANS UN ATELIER KTM AVANT DE LAISSER L'ENFANT UTILISER LA MOTO.

6 CÂBLES
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.

7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.







Démarrage moteur froid

1 Ouvrir le robinet d'essence **[1]**.
2 Mettre la boîte de vitesses au point mort
3 Mettre le starter **[2]**.
4 Donner les gaz sur environ la moitié de la course de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course.

⚠ ATTENTION

- TOUJOURS METTRE DES BOTTES DE MOTO POUR FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR, AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE. EN EFFET, ON PEUT DÉRAPER OU IL PEUT Y AUÓIR DES RETOURS SI LE COUP DE KICK N'EST PAS ASSEZ ÉNERGIQUE.
- A DES TEMPÉRATURES INFÉRIEURES À 0° CELSIUS (XX° FAHRENHEIT) VÉRIFIER AVANT DE KICKER QUE LE KICK ENCLENCHE BIEN. S'IL N'ENCLENCHE PAS, IL N'Y A AUCUNE RÉSISTANCE (ON KICKE DANS LE VIDE). ON POURRAIT ALORS SE BLESSER.
- NE PAS FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR ET NE PAS LE LAISSER TOURNER DANS UN LOCAL CLOS. EN EFFET, LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SONT NOCIFS ET PEUVENT AMENER UNE PERTE DE CONNAISSANCE POUVANT CONDUIRE À LA MORT. TOUJOURS PRÉVOIR UNE VENTILATION SUFFISANTE.

! ATTENTION

NE PAS FAIRE PRENDRE DE TOURS AU MOTEUR FROID. IL PEUT SE PRODUIRE UN SERRAGE, CAR LE PISTON CHAUFFE PLUS VITE ET DONC SE DILATE PLUS RAPIDEMENT QUE LE CYLINDRE, QUI EST REFROIDI PAR EAU. TOUJOURS /LAISSER CHAUFFER UN PEU LE MOTEUR, OU PARTIR EN DOUCEUR.

Nota bene:
Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt.

Démarrage moteur chaud

1 Ouvrir le robinet d'essence
2 Mettre la boîte de vitesses au point mort
3 Donner les gaz sur environ la moitié de la course de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course

Remède quand le moteur est noyé

1 Fermer le robinet d'essence
2 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démonter et sécher la bougie si nécessaire.
3 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

⚠ ATTENTION

TOUJOURS ENLEVER LA BÉQUILLE À BROCHE **[3]** AVANT QUE L'ENFANT DÉMARRE AVEC LA MOTO.

Passage des vitesses, conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.
Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

! ATTENTION

– APRÈS UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.
– IL FAUT TOUJOURS REMPLACER UN GUIDON TORDU. NE JAMAIS REDRESSER UN GUIDON, CAR LE MÉTAL PERD ALORS DE SES QUALITÉS.

! ATTENTION

– UN RÉGIME ÉLEVÉ QUAND LE MOTEUR EST FROID NUIT À LA LONGÉVITÉ DE CE DERNIER. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER QUELQUES KILOMÈTRES À RÉGIME MOYEN AVANT D'OUVRIR EN GRAND.
– NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEIN RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIÉRE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
– DANS LES LONGUES DESCENTES, IL FAUT DE TEMPS EN TEMPS DONNER QUELQUES COUPS DE GAZ, DE MANIÈRE À CE QUE LE MOTEUR REÇOIVE UN PEU D'HUILE QUI SE TROUVE MÉLANGÉE À L'ESSENCE.
– SI DES BRUITS NON FONCTIONNELS APPARAISSENT QUAND ON ROULE, IL FAUT S'ARRÊTER TOUT DE SUITE, COUPER LE MOTEUR ET PRENDRE CONTACT AVEC UN ATELIER KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur.
Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ ATTENTION

– QUAND IL PLEUT, QUAND ON A LAVÉ LA MACHINE, APRÈS UN PASSAGE DANS L'EAU OU SIMPLEMENT QUAND LE TERRAIN EST MOUILLÉ L'EFFICACITÉ DU FREINAGE PEUT SE PRODUIRE APRÈS UN TEMPS DE RÉACTION. EN EFFET, IL FAUT D'ABORD QUE LES FREINS SÈCHENT OU SE NETTOIENT.
– QUAND LES DISQUES SONT SALES IL SE PRODUIT UNE PLUS GRANDE USURE DES DISQUES ET DES PLAQUETTES.
– LORS DU FREINAGE, LE DISQUE, LES PLAQUETTES, LA PINCE ET LE LIQUIDE S'ÉCHAUFFENT. PLUS ILS CHAUFFENT, MOINS LE FREINAGE EST BON. DANS LES CAS EXTRÊMES, LE FREINAGE DEVIENT NUL.

Arrêt

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse . Fermer le robinet d'essence.

⚠ ATTENTION

LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ÊTRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIÈRE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.

! ATTENTION

– LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.
– LA BÉQUILLE DE STAND EST CONÇUE UNIQUEMENT POUR LE POIDS DE LA MACHINE. SI L'ENFANT S'ASSIED SUR LA MOTO, LA CHARGE EST PLUS IMPORTANTE SUR LA BÉQUILLE, QUI PEUT S'ABÎMER, TOUT COMME LE BRAS OSCILLANT. LA MACHINE PEUTALORS ÉGALEMENT TOMBER.

Carburant

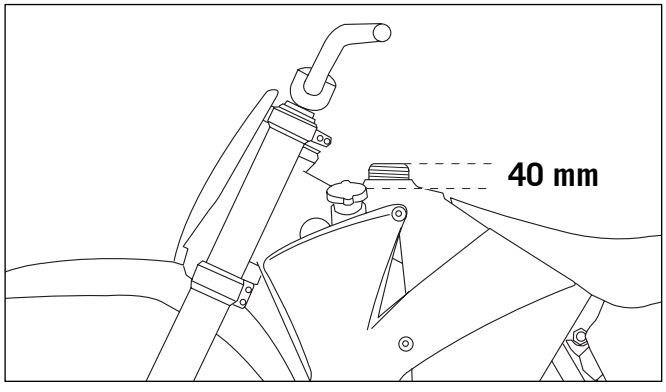
L'huile (huile moteur deux-temps de haute qualité) doit être mélangée à l'essence (indice d'octane 95) dans la proportion de 1:40.

⚠ ATTENTION

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas mettre d'essence dans le réservoir à proximité d'une flamme ou d'une cigarette allumée. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.

! ATTENTION

– N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. UN AUTRE CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR (MOTOREX CROSS POWER 2T).
– NE JAMAIS FAIRE SON MÉLANGE AVEC UNE HUILE DEUX-TEMPS PRÉMÉLANGÉE, UNE HUILE POUR MOTEUR HORS-BORD OU UNE HUILE MOTEUR ORDINAIRE.
– EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE.
– UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DÚ MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE.
– LE CARBURANT AUGMENTE DE VOLUME AVEC LA TEMPÉRATURE. NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR À RAS BORD (CF. FIGURE).



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

	85 SX 2006 UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!	après chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			●		
	Vidanger la boîte	●	●		●	●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		●	●		
	hanger la bougie	●			●	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	●		●	●	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	●		●	●	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	●			●	●
	Vérifier le ralenti	●	●		●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●		●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●		●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●		●	●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●		●	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	●	●	●	●	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●	●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●			●	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (coupe-circuit)	●	●		●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●		●	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●		●	
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●		●	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	●	●		●	
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●	●	
	Nettoyer les cache-poussière	●		●	●	
	Purger les bras de fourche	●		●	●	
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●			●	
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●		●	
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●		●	
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●	●	
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●	●	
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●	●	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	●	●	●	●	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●		●	

IL NE FAUT EN AUCUN CAS DÉPASSER DE PLUS DE 5 HEURES LE TEMPS ENTRE DEUX RÉVISIONS.
LES RÉVISIONS DANS UN ATELIER KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN QUE DOIT EFFECTUER LE PILOTE.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

85 SX 2006 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
Nettoyer et régler le carburateur			●	
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	●	●		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	●		
Contrôle du roulement de pied de bielle	●			
Remplacement des roulements d'embiellage	●			
Remplacement du roulement de tête de bielle		●		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		●		
Entretien complet de la fourche	●		●	
Entretien complet de l'amortisseur				●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	●	●		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	●	●		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol			●	
Remplacer le liquide de frein	●	●	●	

REMARQUE: S'IL S'AVÈRE LORS DU CONTRÔLE QUE LES TOLÉRANCES SONT DÉPASSÉES, IL FAUT REMPLACER LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS.

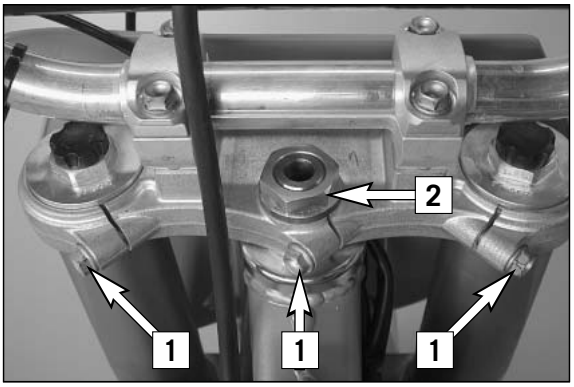
85 SX 2006 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

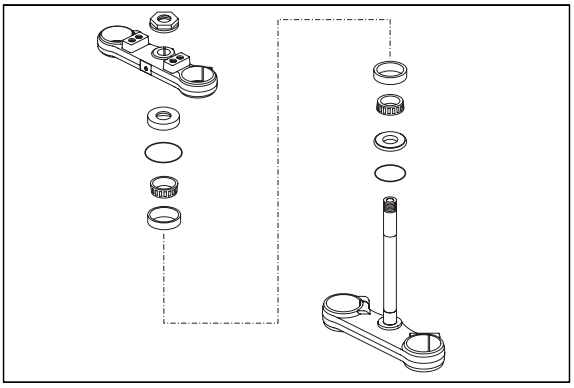
⚠ ATTENTION

TOUS LES REGLAGES ET TRAVAUX D'ENTRETIEN MARQUES D'UN ASTERISQUE * NECESSITENT DES CONNAISSANCES SPECIALES. POUR VOTRE SECURITE, IL EST PREFERABLE DE LES FAIRE EFFECTUER PAR UN ATELIER KTM. VOTRE MACHINE Y SERA ENTRETENUE DE MANIÈRE OPTIMALE PAR DES PERSONNELS QUALIFIÉS.

! ATTENTION

- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROULEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLEZ À CE QU'ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES SANGLES OU AUTRES FIXATIONS ET QUE LE ROBINET SOIT SUR LA POSITION OFF. SI LA MACHINE SE COUCHE, DE L'ESSENCE PEUT S'ÉCHAPPER DU CARBURATEUR OU DU RÉSERVOIR.
- UTILISER UNIQUEMENT LES VIS SPÉCIALES LIVRÉES PAR KTM ET QUI POSSÈDENT LA BONNE LONGUEUR DE FILETAGE POUR FIXER LES DÉFLECTEURS SUR LE RÉSERVOIR. SI L'ON UTILISE D'AUTRES VIS OU DES VIS PLUS LONGUES, LE RÉSERVOIR PEUT SE METTRE À FUIR.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET I'ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- AVANT D'EFFECTEUR TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D'ÉVITER DE SE BRÛLER.
- L'HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.
- NE DÉVERSEZ JAMAIS L'HUILE USAGÉE DANS DES CANALISATIONS OU DANS LA NATURE. UN LITRE D'HUILE PEUT POLLUER 1 MILLION DE LITRES D'EAU.





Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les 3 vis **[1]** du té supérieur et l'on resserre l'écrou **[2]** jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 3 vis (20 Nm).

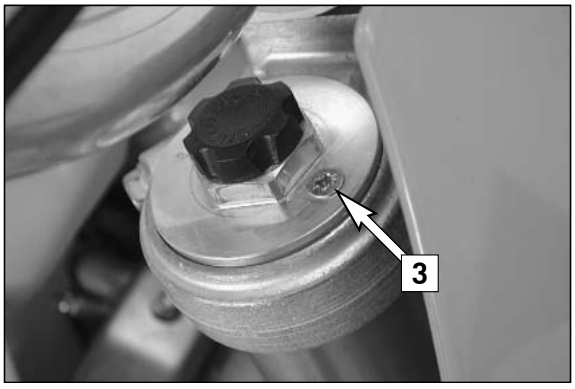
⚠ ATTENTION

S'IL Y A DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LA TENUE DE ROUTE S'EN TROUVE AFFECTÉE. CELA PEUT MÊME ALLER JUSQU'À UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉHICULE.

! ATTENTION

SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LES ROULEMENTS AINSI QUE LEUR LOGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Term 2000).

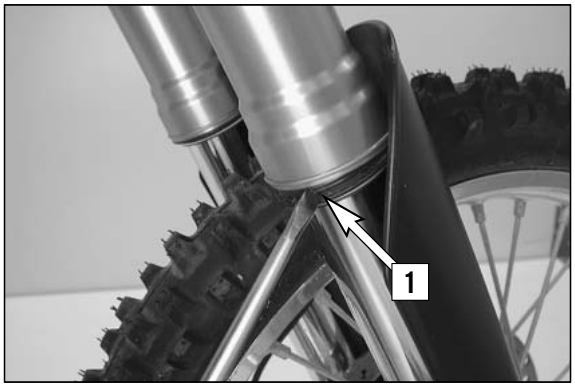


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge **[3]** de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol.

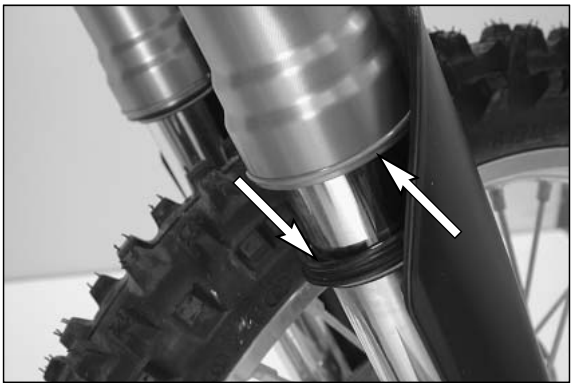
! ATTENTION

UNE PRESSION TROP FORTE DANS LA FOURCHE PEUT CAUSER UNE FUITE. SI LA FOURCHE FUIT, IL FAUT COMMENCER PAR DÉVISSER LES VIS DE PURGE, AVANT QUE DE FAIRE CHANGER LES JOINTS.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

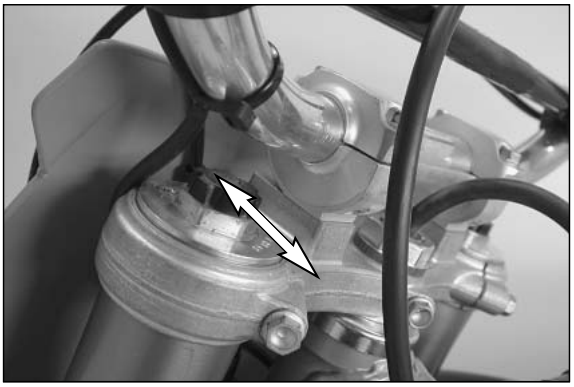
Les cache-poussière **[1]** ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.
Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un aérosol (Motorex Joker 440) ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.

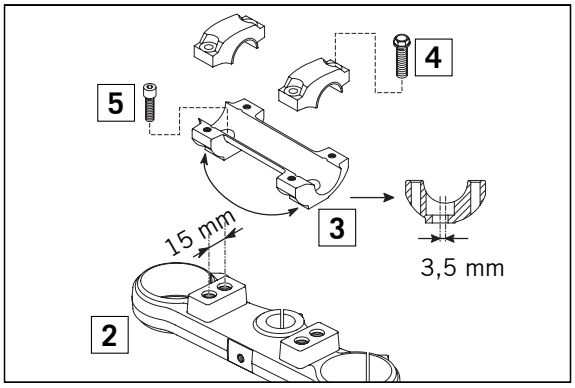
⚠ ATTENTION

IL NE FAUT PAS FAIRE TOMBER DE PRODUIT AU SUR LE PNEU AVANT OU SUR LES DISQUES DE FREIN. L'ADHÉRENCE DU PNEU ET L'ACTION DU FREIN EN SERAIENT TRÈS COMPROMISES.



Réglage de la position du guidon

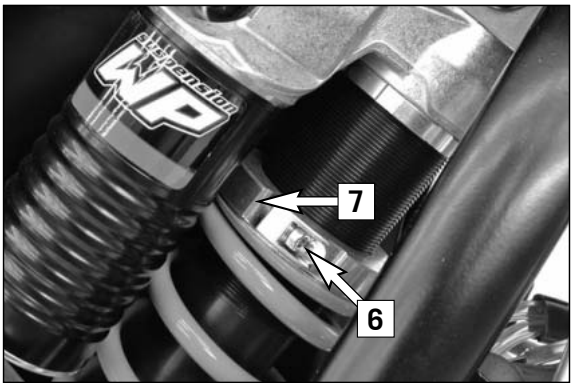
Il existe une marge de réglage de 22 mm, ce qui permet de monter le guidon à sa main.Sur le té supérieur de fourche **[2]** il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les percages sur le support de guidon **[3]** sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis **[4]** des demi-coquilles supérieures et les vis **[5]** du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis **[5]** à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis **[4]** à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

⚠ ATTENTION

LES VIS **[5]** DEVRONT ÊTRE RESSERRÉES AVEC LOCTITE 243.

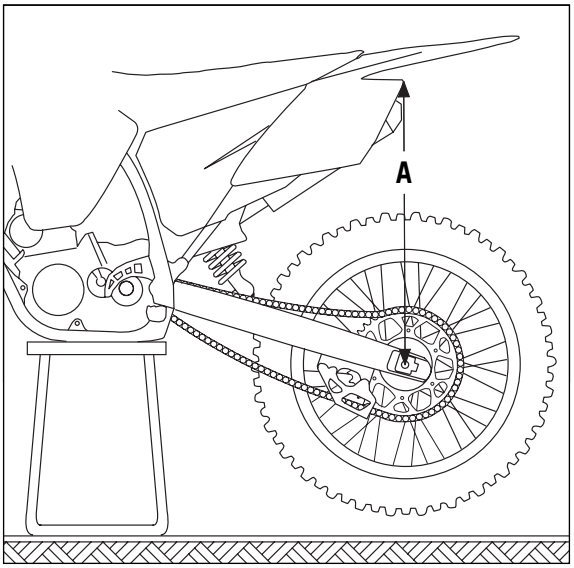


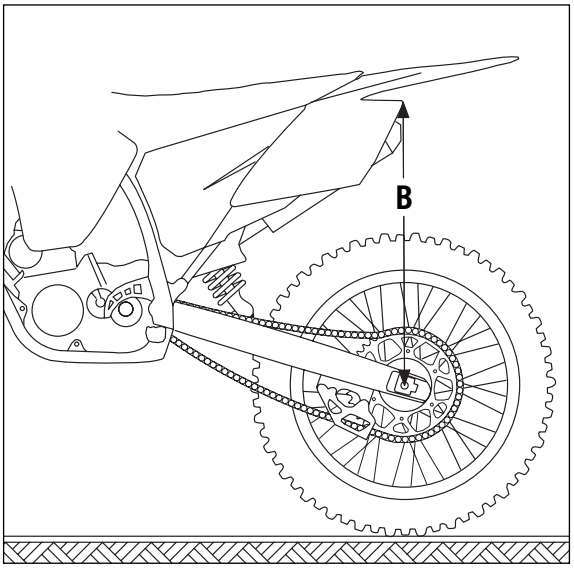
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

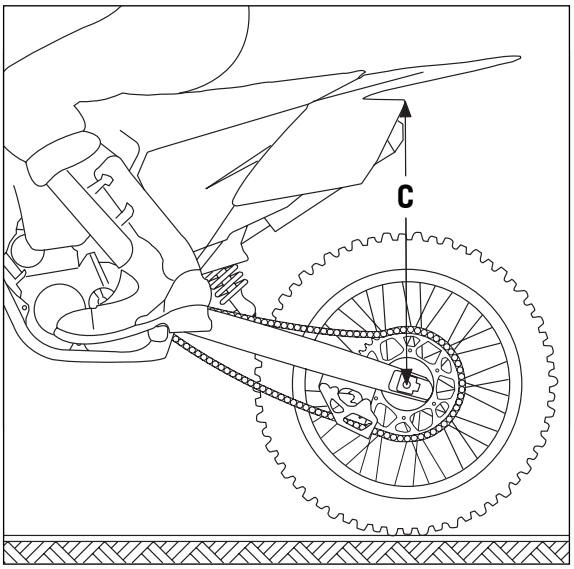
La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague **[6]**. Pour ce faire il est préférable de déposer l'amortisseur et de le nettoyer à fond.
REMARQUE:

- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.
- Pour 1 tour de bague **[6]**, la précontrainte varie d'environ 1,75 mm.

Desserrer la vis de fixation **[7]** et avec la clef à ergot contenue dans l'outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte.
Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation **[7]** à 8 Nm.







Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Pour que la machine se comporte au mieux et pour éviter d'endommager la fourche, l'amortisseur, le bras oscillant ou le cadre il faut adapter le réglage des éléments de suspension au poids de l'enfant. Quand la machine est livrée, le réglage de la fourche et de l'amortisseur est prévu pour un pilote (tout équipé) d'un poids de 50 à 60 kg. Si le poids de l'enfant se situe hors de cette plage, il faut modifier le réglage de base des suspensions. Une petite différence de poids peut être compensée par une modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur. Une grosse différence de poids nécessite le montage de ressorts différents au niveau de la fourche et de l'amortisseur.

Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort

On détermine si le ressort de l'amortisseur est adapté en prenant en considération l'enfoncement de la suspension en charge. Avant de déterminer cet enfoncement en charge, il convient absolument de régler correctement l'enfoncement à vide.

Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur

L'enfoncement à vide doit être de 30 à 35 mm. Une valeur par trop différente peut influencer fortement le comportement de la machine.

Procédure:
- B- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- Une personne tient la moto bien verticale.
- On mesure alors à nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère précédent. C'est la valeur B.
- L'enfoncement en statique est la différence entre A et B.

EXEMPLE:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . . .600 mm
Moto sur ses roues (valeur B) . . . . . .– 565 mm
Enfoncement en statique . . . . . .35 mm

Si la valeur de l'enfoncement est inférieure, il faut augmenter la précontrainte du ressort de l'amortisseur. Si la valeur est supérieure, il faut réduire la précontrainte. Voir chapitre modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur.

Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge

- Un aide tient la moto, l'enfant avec tout son équipement s'assied sur la machine en position normale (avec les pieds sur les repose-pied). Il fait jouer les suspensions plusieurs fois afin que la suspension arrière trouve son point d'équilibre.
- L'enfant restant sur la machine, mesurer la distance entre les deux plans précédents et noter cette valeur C.
- L'enfoncement de la suspension en charge est la différence entre A et C.

EXEMPLE:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . . .600 mm
Moto sur ses roues avec le pilote dessus (valeur C) . . . . . .– 510 mm
Enfoncement en charge . . . . . .90 mm

L'enfoncement en charge doit être de 90 à 105 mm.
Si la valeur est inférieure à 90 mm, le ressort est trop dur (force du ressort trop importante). Si la valeur est supérieure à 105 mm, le ressort est trop souple (force du ressort trop faible).

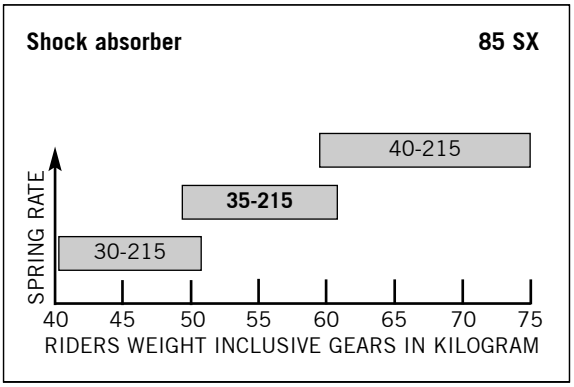
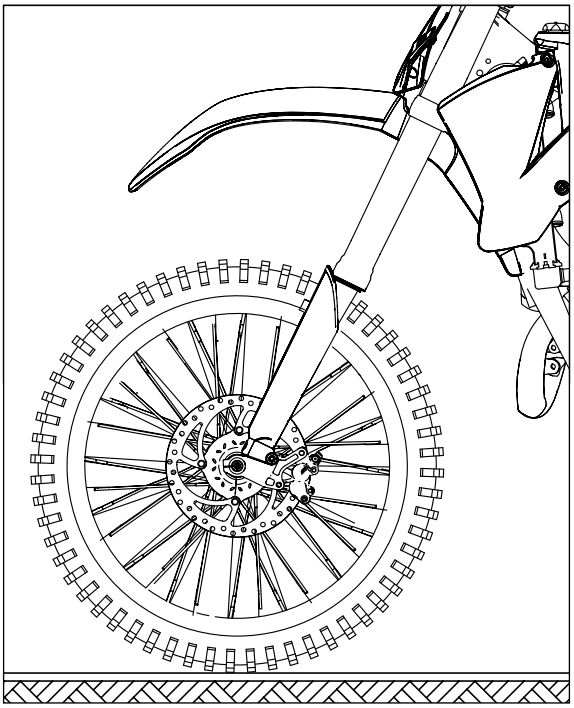


Tableau des ressorts pour l'amortisseur

La valeur du ressort est indiquée sur l'extérieur du ressort (par ex. 35-215). Le modèle de l'amortisseur est gravé sur la partie supérieure de celui-ci.
Le ressort qui convient apparaît dans l'illustration ci-contre. Le ressort standard est noté en gras.
Si l'on change le ressort, il faut à nouveau régler l'enfoncement à vide de la suspension à 30-35 mm.

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.



Contrôle du réglage de base de la fourche

Pour des raisons diverses il est impossible de déterminer exactement l'enfoncement en charge de la fourche. Si toutefois elle talonne fréquemment, c'est-à-dire tape en butée, il faut absolument monter des ressorts plus durs pour éviter d'abîmer la fourche et le cadre.

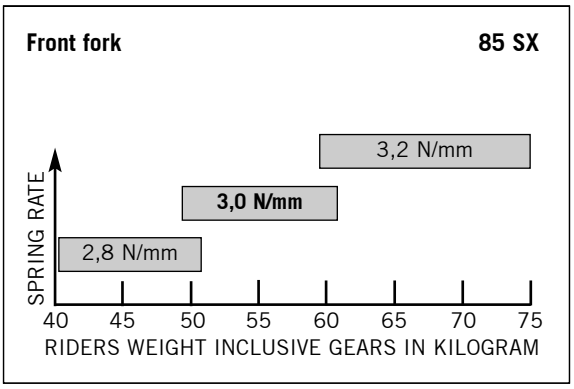
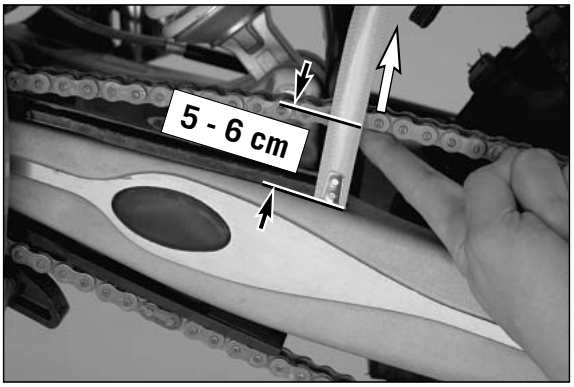


Tableau des ressorts pour la fourche

Si le poids de l'enfant est inférieur à 50 kg ou supérieur à 60 kg, il faut faire monter les ressorts de fourche correspondant dans un atelier KTM. La valeur du ressort nécessaire apparaît dans l'illustration ci-contre. Le ressort standard est noté en gras.

Le modèle de la fourche est gravé sur le côté intérieur de la fixation.

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.

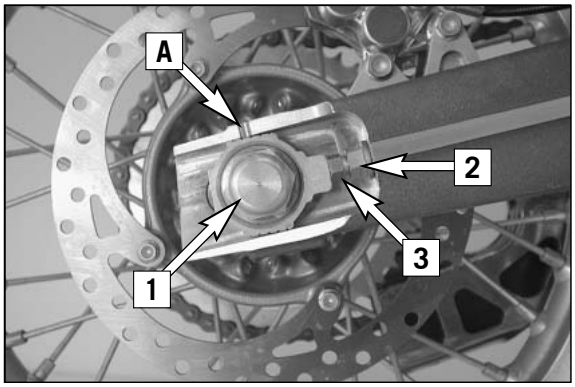


Chaîne tension

Pour contrôler la tension de la chaîne, mettez la moto sur la béquille centrale ou cafer sous le cadre afin de soulager la roue arrière.
Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être de 5 à 6 cm. Le brin inférieur de la chaîne doit alors être tendu. Corriger la tension si nécessaire.

⚠ ATTENTION

- SI LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROULEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
- SI EN REVANCHE LA CHAÎNE EST TROP LÂCHE, ELLE PEUT SAUTER, BLOQUER LA ROUE ARRIÈRE OU ENDOMMAGER LE MOTEUR.
- DANS LES DEUX CAS ON PEUT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

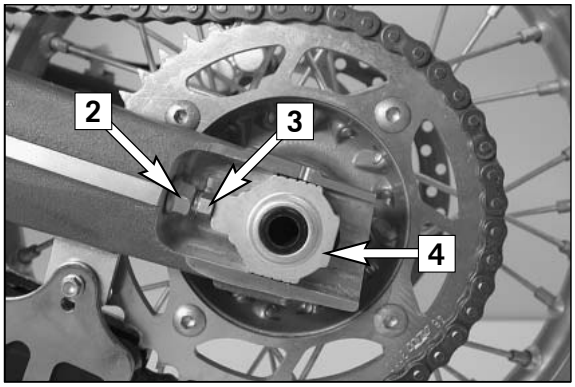


Ajustment de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement **[1]**, débloquer les contre-écrous **[2]** et faire-tourner de manière égale les vis de réglage **[3]** à gauche et à droite.
Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères **[A]** sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage. Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs 6 sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe. Serrer l'écrou à épaulement 3 à 80 Nm.

⚠ ATTENTION

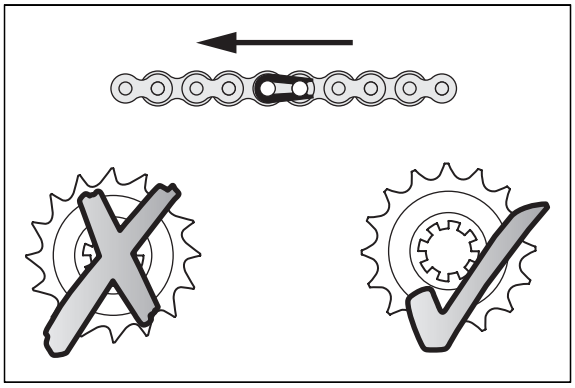
- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT.



REMARQUE
Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs **[4]** à 180°.

! ATTENTION

METTRE LES TENDEURS DE CHAÎNE TOUJOURS DE MANIÈRE SEMBLABLE.



Entretien de la chaîne

La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial (Motorex Chainlube 622).

⚠ ATTENTION

VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.

! ATTENTION

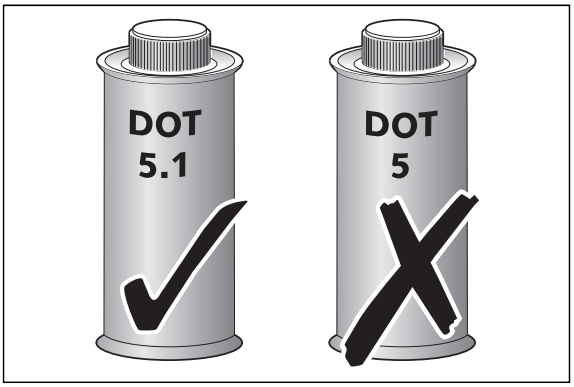
L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON CÔTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire

Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

PINCES DE FREIN:
Quand la pince de frein avant a été démontée, au remontage il faut freiner les vis à la loctite 243 et les serrer à 20 Nm.

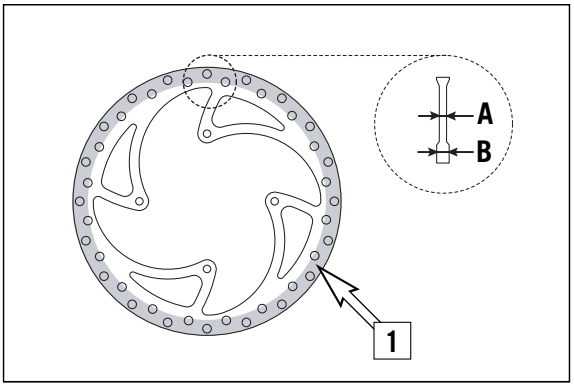
BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:
Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.



Liquide de frein:
KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Motorex Brake Fluid DOT 5.1". C'est un des liquides de frein les plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée.La mention portée sur le couvercle du bocal, DOT 4, indique une exigence minimum. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible.

⚠ ATTENTION

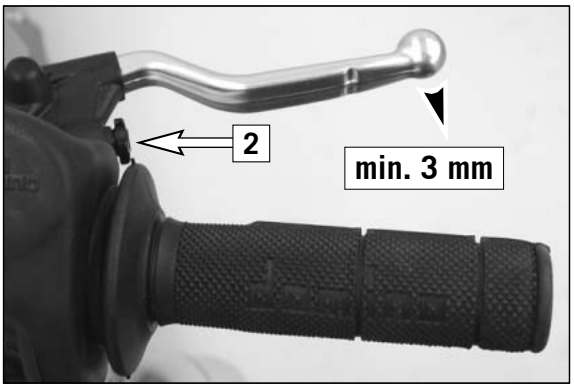
FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN AU MOINS UNE FOIS PAR AN, ET PLUS SOUVENT SI ON LAVE FRÉQUEMMENT LA MACHINE. EN EFFET, LE LIQUIDE DE FREIN ABSORBE L'EAU, SI BIEN QU'AU BOUT DE QUELQUE TEMPS IL PEUT SE FORMER DES BULLES DE VAPEUR QUAND ON FREINE, CE QUI REMET EN CAUSE LE FREINAGE.



Disques de frein
L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage **[1]**. A l'endroit le moins fort **[A]**, la valeur ne doit pas être inférieure de plus de 0,4 mm à la valeur de base. La valeur de base peut se mesurer à un point **[B]** situé en dehors de la piste de freinage. Vérifier l'usure en plusieurs points.

⚠ ATTENTION

- LES DISQUES DE FREIN AVEC UNE USURE SUPÉRIEURE À 0,4 MM CRÉENT UN RISQUE. DÈS QUE LA VALEUR MAXIMALE D'USURE EST ATTEINTE, FAIRE REMPLACER LES DISQUES.
- IL FAUT PAR PRINCIPE FAIRE EFFECTUER LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS PAR UN AGENT KTM.

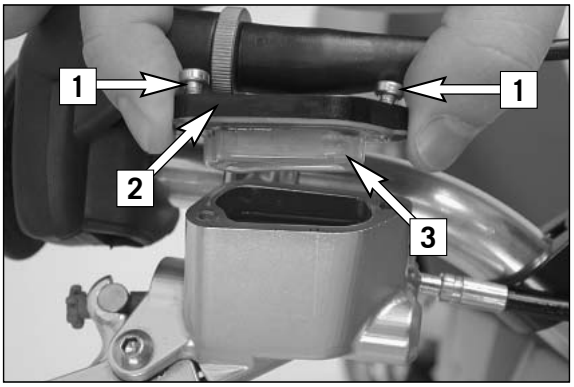


Réglage de la course à vide de la poignée de frein

La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis **[2]**. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.

! ATTENTION

LA COURSE À VIDE DE LA POIGNÉE DOIT ÊTRE AU MOINS DE 3 MM. C'EST SEULEMENT APRÈS CETTE GARDE QUE LE PISTON DU MAÎTRE-CYLINDRE DOIT ENTRER EN MOUVEMENT (CE QUE L'ON SENT À LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE). SI CETTE VALEUR DE GARDE N'EST PAS RESPECTÉE, IL SE PRODUIT UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME ET LE FREIN AVANT PEUT CHAUFFER ET SE TROUVER HORS D'USAGE.

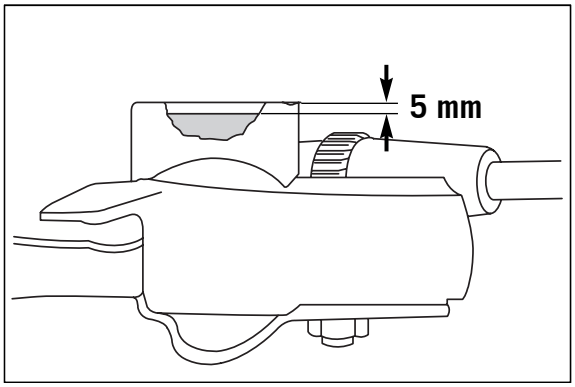


Contrôle du liquide de frein à l'avant, complément *

Le bocal de liquide de frein fait corps avec le maître-cylindre au guidon. Pour vérifier le niveau de liquide de frein, il faut repousser les pistons de la pince à fond. Faire en sorte que le maître-cylindre soit à l'horizontale, enlever les vis **[1]**, retirer le couvercle **[2]** et la membrane **[3]**. Le niveau du liquide doit se situer à 5 mm sous le bord du bocal (voir figure). Si besoin est, rajouter du liquide DOT 5.1 (par exemple Motorex Brake Fluid DOT 5.1) de manière à être 5 mm sous le bord supérieur.
Remettre la membrane, le couvercle et les vis puis actionner la poignée de frein jusqu'à sentir une résistance. Nettoyer à l'eau si l'on a renversé du liquide.

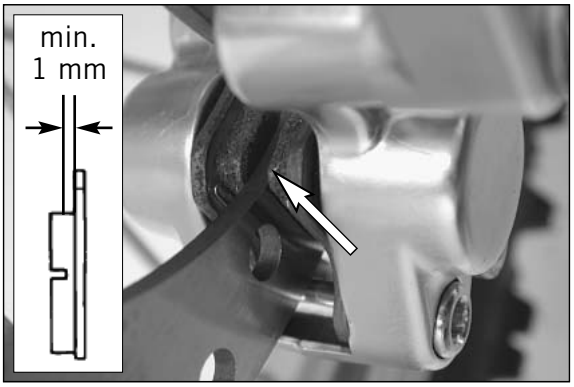
⚠ ATTENTION

- ACTIONNER LA POIGNÉE JUSQU'À RETROUVER LE POINT D'ATTAQUE.
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.



! ATTENTION

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE!
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

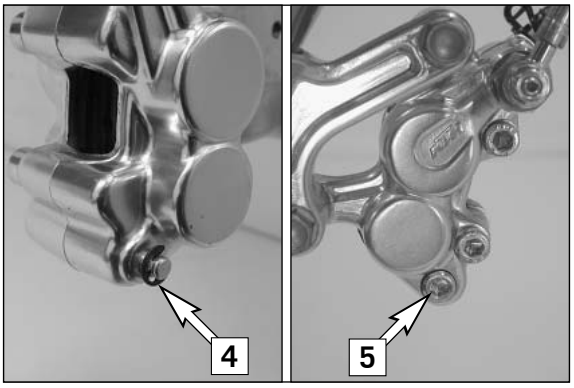
On peut voir les plaquettes par l'avant. L'épaisseur des garnitures ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

! ATTENTION

SI LES PLAQUETTES DE FREIN SONT RENOUVELÉES TROP TARD, SI BIEN QUE LA GARNITURE EST PARTIELLEMENT OU TOTALEMENT USÉE, LES PARTIES EN ACIER DES PLAQUETTES DE FREIN FROTTENT ALORS SUR LE DISQUE DE FREIN. CECI FAIT QUE L'ACTION DES FREINS SERA CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉE ET QUE LE DISQUE DE FREIN SERA DÉTRUIT.



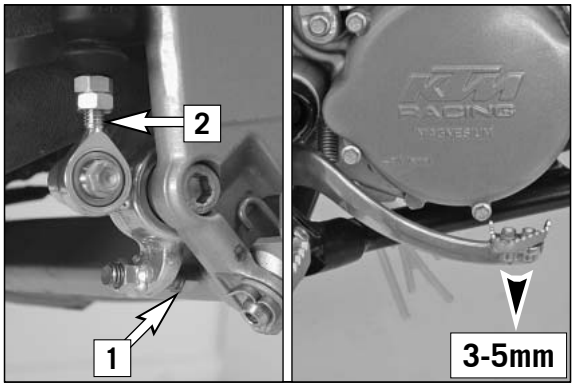
Remplacement des plaquettes de frein à l'avant *

Déposer la roue avant (cf. chapitre Dépose de la roue avant).
Avec un tournevis approprié, repousser les plaquettes de manière à ce que les pistons soient rentrés au maximum.
Enlever la rondelle frein **[4]** se trouvant sur la vis et retirer la vis **[5]**. Sortir les plaquettes de la pince. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé.

Mettre la plaquette droite et la tenir en place avec la vis. Mettre en place la plaquette gauche et serrer la vis à 4 Nm. Remettre la rondelle frein. Positionner les plaquettes et remonter la roue (cf. chapitre Pose de la roue avant).

⚠ ATTENTION

- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- VÉRIFIER À LA FIN SI LES GOUPILLES SONT BIEN EN PLACE.
- NE PAS DESSERRER D'AUTRES VIS DE LA PINCE, SINON IL FAUDRA PURGER LE SYSTÈME.
- QUAND ON A TRAVAILLÉ SUR LE CIRCUIT DE FREIN, IL FAUT TOUJOURS ENSUITE ACTIONNER LA POIGNÉE DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES VIENNENT PRENDRE LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE LE POINT D'ATTAQUE SE SENTE.

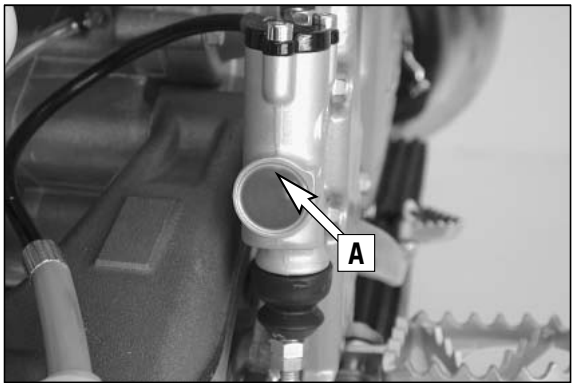


Réglage de la position de la pédale de frein *

La position de base de la pédale de frein peut être modifiée en tournant la vis de butée **[1]**. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston **[2]**. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

! ATTENTION

SI CETTE GARDE N'EXISTE PAS, IL SE CRÉE UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME DE FREINAGE, SI BIEN QUE LES PLAQUETTES SE METTENT À LÉCHER LE DISQUE. IL SE PRODUIT UNE AUGMENTATION DE TEMPÉRATURE ANORMALE QUI PEUT CONDUIRE DANS LE CAS EXTRÊME À UN REFUS TOTAL DE FONCTIONNER.

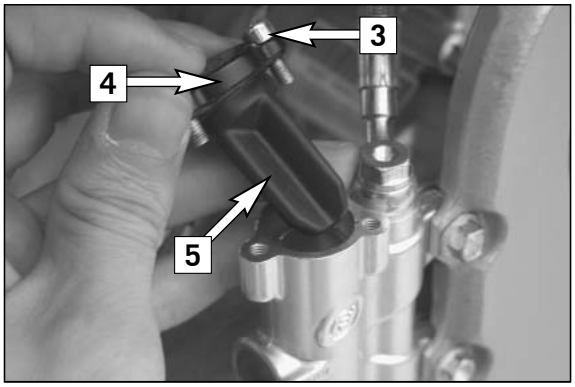


Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve à droite sur la machine, juste derrière le maître-cylindre.
Quand la machine est sur un plan horizontal, le niveau de liquide de frein ne doit pas se situer en dessous du bord supérieur du regard **[A]**.

⚠ ATTENTION

SI LE NIVEAU DESCEND EN DESSOUS DU BORD SUPÉRIEUR DU REGARD, C'EST QU'IL Y A UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES SONT COMPLÈTEMENT USÉES.

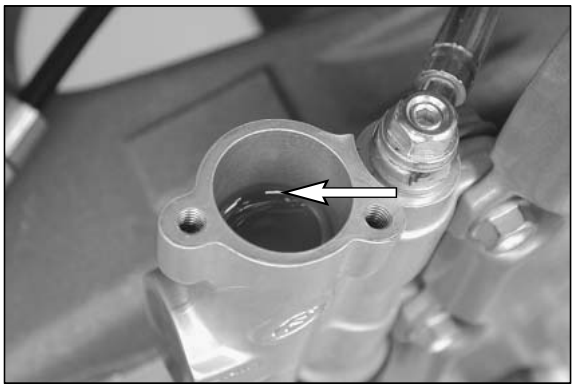


Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière *

Enlever les vis **[3]** et le couvercle **[4]** avec la membrane **[5]**. Les pistons doivent être en position de repos. Mettre du liquide DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 8 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis puis actionner pédale de frein jusqu'à sentir une résistance. Si l'on a renversé du liquide, le nettoyer aussitôt à l'eau.

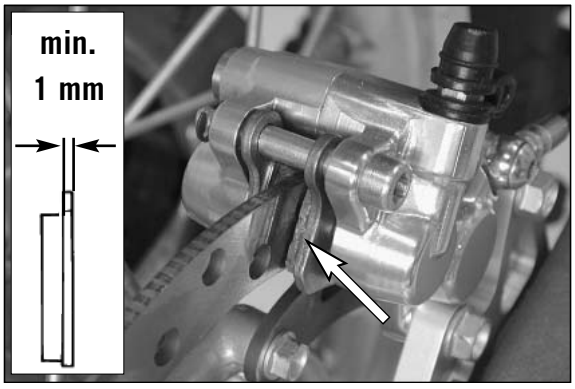
⚠ ATTENTION

- ACTIONNER PÉDALE DE FREIN JUSQU'À RETROUVER LE POINT D'ATTAQUE.
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.



! ATTENTION

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE.
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

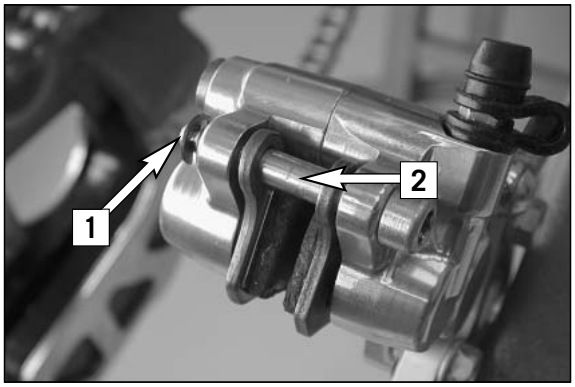
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épasseur de la garniture ne doit pas être inférieuere a 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

! ATTENTION

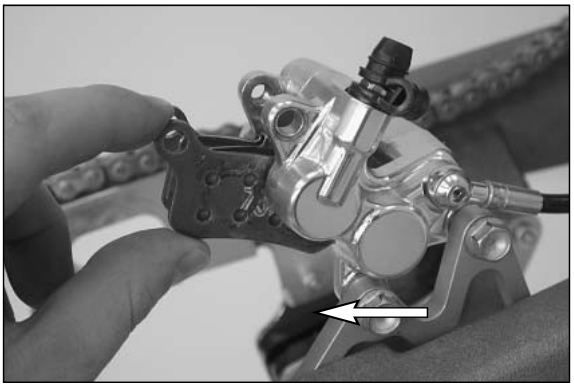
SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE IL N'Y A PLUS DE GARNITURE, C'EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÈ.



Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière*

Déposer la roue arrière (voir chapitre Dépose de la roue arrière)
Avec un tournevis approprié, repousser les pistons à fond.

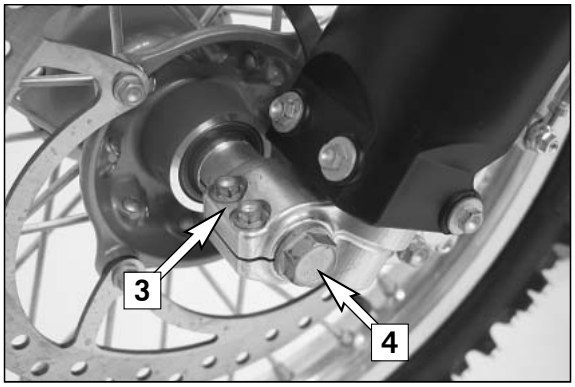
Enlever la goupille **[1]** et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt **[2]** vers la couronne. Sortir les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état du soufflet des tétons de guidage.



Enfiler les deux plaquettes dans la pince et les tenir en place avec le doigt de fixation. Mettre les goupilles **[1]**. Serrer l'goupille 2 à 5 Nm.

⚠ ATTENTION

- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- VÉRIFIER À LA FIN SI LES GOUPILLES SONT BIEN EN PLACE.
- APRÈS AVOIR TRAVAILLÉ SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE, IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLÁQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.

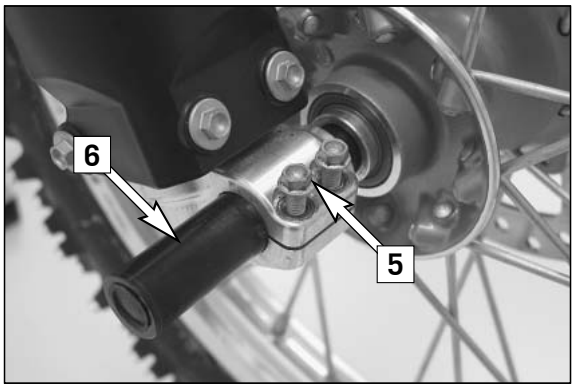


Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.
Desserrer les deux vis **[3]** au bas du bras gauche. Enlever l'écrou à épaulement **[4]**, puis desserrer ensuite les deux vis **[5]** à droite. Tenir la roue et sortir l'axe **[6]** .Sortir la roue de la fourche avec précaution.

! ATTENTION

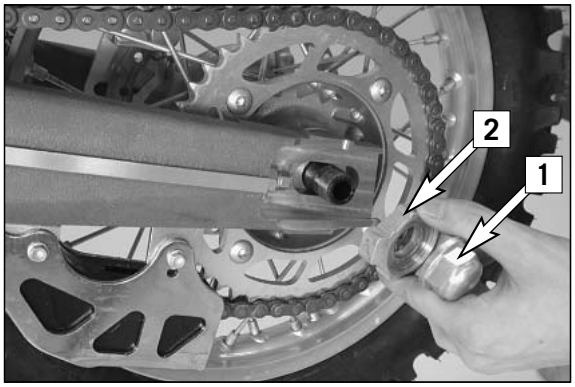
- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.



Pour la pose de la roue, présenter celle-ci dans la fourche, la mettre en position et enfiler l'axe.
Mettre l'écrou à épaulement **[4]**, serrer les vis de fixation **[5]** sur le bas de la fourche à droite pour empêcher l'axe de tourner et serrer l'écrou à épaulement à 30 Nm. Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 10 Nm.

⚠ ATTENTION

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.

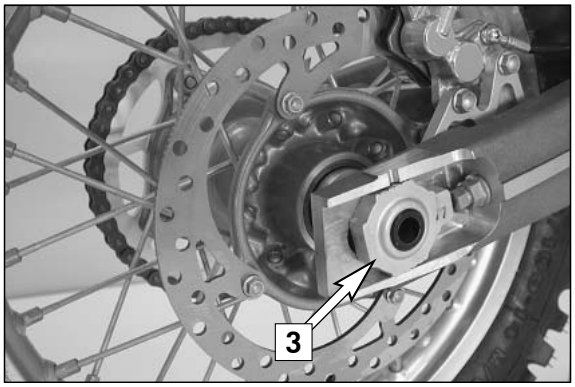


Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol. Dévisser l'écrou à épaulement **[1]**, tenir la roue **[2]** et sortir la broche **[3]** suffisamment pour que la roue soit libérée, mais de manière à ce que le support de pince soit encore maintenu. Pousser la roue aussi loin que possible vers l'avant pour pouvoir dégager la chaîne, puis retirer la roue avec précaution.

! ATTENTION

- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.
- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- SI L'ON RETIRE LA BROCHE, IL FAUT BIEN NETTOYER SON FILETAGE AINSI QUE CELUI DE L'ÉCROU ET LES ENDUIRE À NOUVEAU DE GRAISSE POUR ÉVITER UN GRIPPAGE.



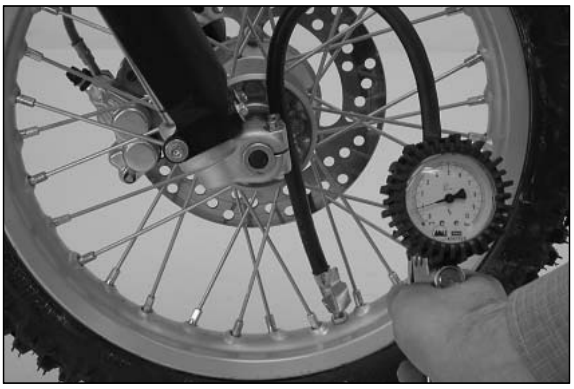
La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ ATTENTION

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.

Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation. Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques. L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
La pression des pneus doit être vérifiée régulièrement, lorsque les pneus sont froids. Une pression correcte (1,0 bar) permet au pneu de bien accrocher et lui assure une durée de vie optimale.



⚠ ATTENTION

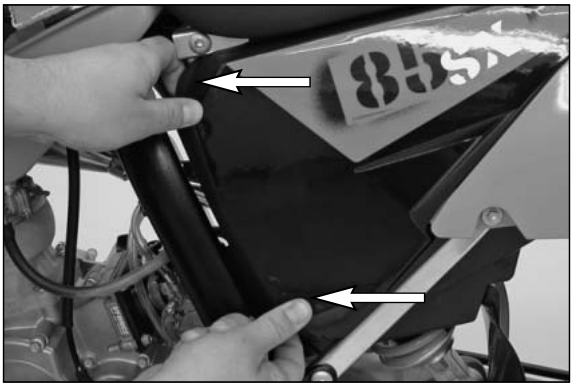
- POUR LA SÉCURITÉ DE L'ENFANT, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- UNE PRESSION INSUFFISANTE CAUSE UNE USURE ANORMALE DU PNEU.

Vérifier la tension des rayons

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

⚠ ATTENTION

- SI VOUS ROULEZ AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, CEUX-CI PEUVENT S'ARRACHER ET PAR CONSÉQUENT DÉSTABILISER LA TENUE DE ROUTE DE LA MOTO.
- DES RAYONS TROP TENDUS PEUVENT ÉGALEMENT CASSER EN RAISON DE CONTRAINTES MAL RÉPARTIES. SEULS DES RAYONS CORRECTEMENT TENDUS RÉPARTISSENT LES CHARGES DE MANIÈRE OPTIMALE. LES RAYONS DOIVENT ÊTRE SERRÉS À UN COUPLE DE 5 NM.

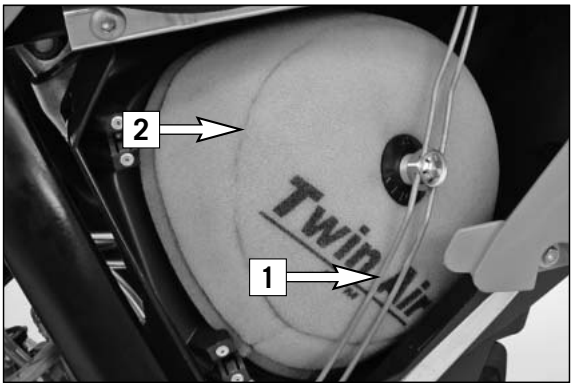


Nettoyage du filtre à air *

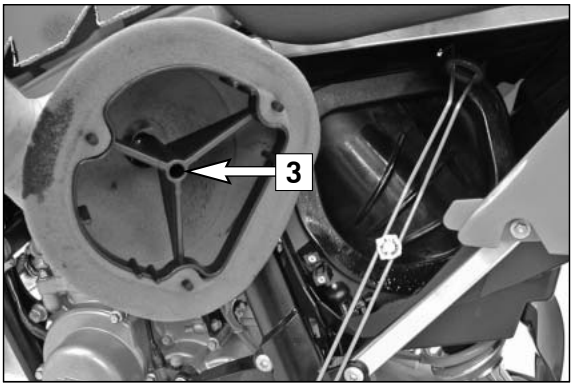
Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et selon l'importance de la poussière soulevée. Pour cela soulever le couvercle (voir illustration) et le tirer vers l'avant. Décrocher la patte **[1]** à la partie inférieure, la basculer sur le côté et sortir du boîtier la cartouche **[2]** avec son support **[3]**.

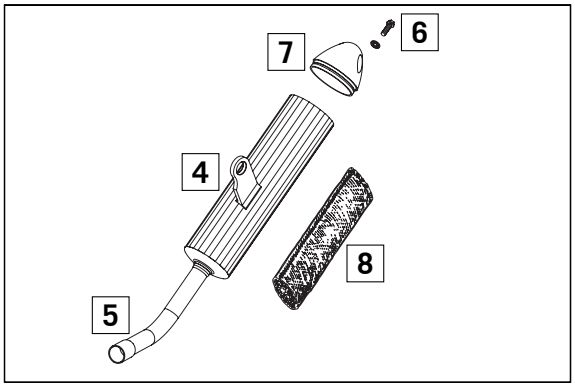
! ATTENTION

- NE PAS NETTOYER LA CARTOUCHE À L'ESSENCE OU AU PÉTROLE, CAR CES PRODUITS ATTAQUENT LA MOUSSE. KTM RECOMMANDE LES PRODUITS DE LA SOCIÉTÉ MOTOREX (BIO DIRT REMOVER ET LIQUID BIO POWER) POUR LE NETTOYAGE ET POUR HUILER LA CARTOUCHE.
- NE JAMAIS UTILISER LA MACHINE SANS SON FILTRE À AIR. LA POUSSIÈRE ET LA SALETÉ QUI RENTRENT OCCASIONNENT UNE USURE PRÉMATURÉE ET PEUVENT PROVOQUER DES DOMMAGES.



Nettoyer la cartouche dans le produit spécial et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.
Mettre en place la cartouche sur son support. Mettre un peu de graisse sur la tranche de la cartouche afin de favoriser l'étanchéité. Enfiler le tout dans le boîtier en faisant attention au centrage. Fixer avec la grande épingle.

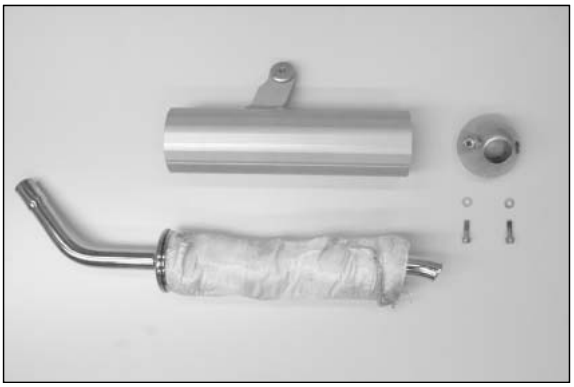




Echappement *

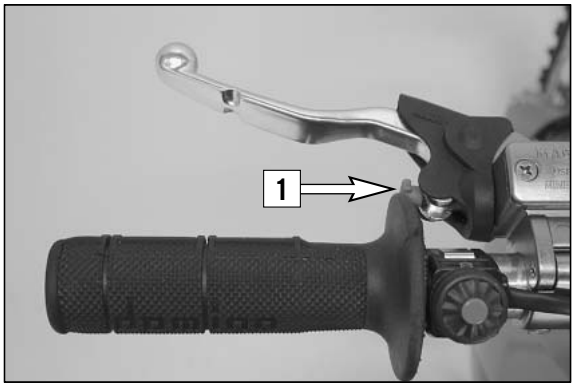
Pour absorber le bruit, le pot terminal est rempli de fibre de verre. Avec le temps, cette fibre brûle ou se calamine. Cela peut amener une perte de puissance et une augmentation du niveau sonore. On peut facilement remplacer cette fibre de verre. Déposer le pot terminal et repérer la position du tube extérieur **[4]** par rapport au tube intérieur **[5]**. Retirer les vis **[6]** et déposer l'embout **[7]**. Sortir le tube extérieur et retirer la bourre **[8]**. Nettoyer soigneusement tous les éléments.
Au remontage, enfiler la nouvelle bourre sur le tube intérieur (cf. illustration) et enfiler par dessus le tube extérieur. Mettre l'embout terminal et le fixer avec les vis **[6]**. Avant de serrer les vis, tourner le tube extérieur de manière telle que les repères que l'on a tracés coïncident. Reposer le pot terminal et vérifier l'étanchéité de l'échappement.

NOTA BENE: Les paquets de bourre sont disponibles dans les ateliers KTM.



⚠ ATTENTION

QUAND LE MOTEUR A TOURNÉ, L'ÉCHAPPEMENT EST TRÈS CHAUD. TOUJOURS ATTENDRE QU'IL REFROIDISSE AVANT DE TRAVAILLER DESSUS. ON ÉVITERA AINSI DE SE BRÛLER.

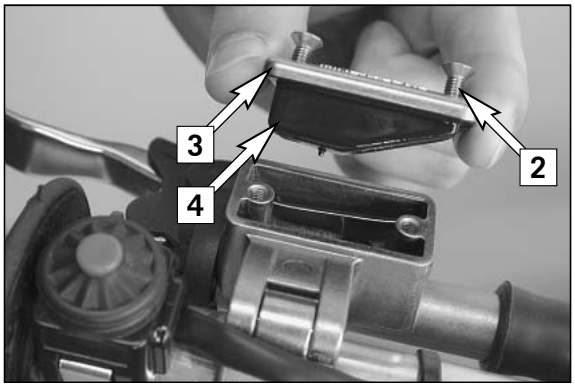


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage **[1]** permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote.Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon.

! ATTENTION

LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.

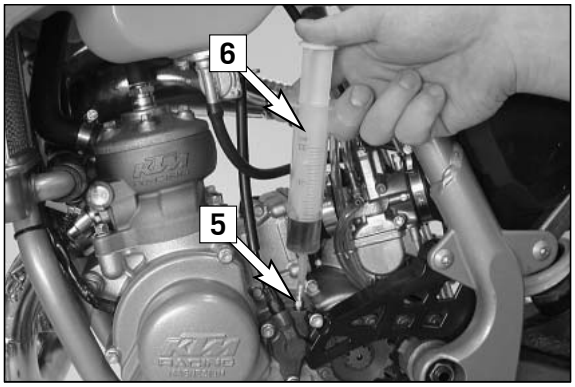


Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique *

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis **[2]** et déposer le couvercle **[3]** avec la membrane caoutchouc **[4]**. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.

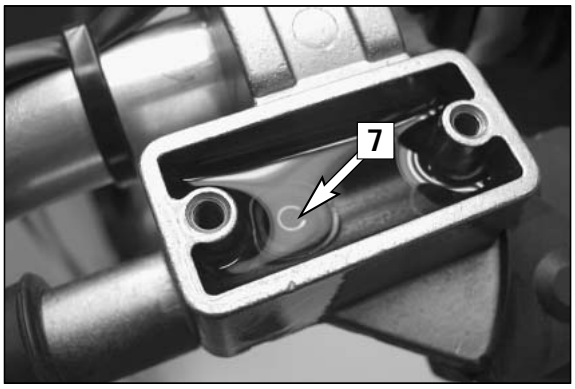
! ATTENTION

POUR LA COMMANDE HYDRAULIQUE DE L'EMBRAYAGE, KTM UTILISE DE L'HUILE BIODÉGRADABLE. LES HUILES HYDRAULIQUES BIODÉGRADABLES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE MÉLANGÉES À DES HUILES MINÉRALES. NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.



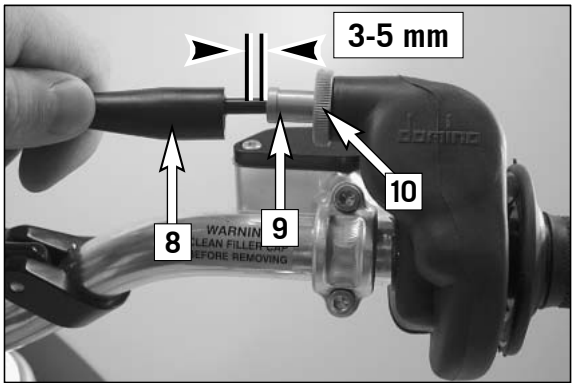
Purge de l'embrayage hydraulique

Pour purger il faut enlever le couvercle dumaître-cylindre de l'embrayage. Enlever les vis **[2]** et déposerle couvercle **[3]** avec la membrane **[4]**. Enlever la vis de purge **[5]** sur lecylindre récepteur et mettre à sa place la seringue de purge **[6]** remplie d'huile pour circuits hydrauliques SAE 10. Remettre de l'huile jusqu'à cequ'elle ressorte sans bulles par le trou **[7]** du maître-cylindre. Faire attention à ne pas faire déborder. La seringue de purge est disponible auprès des agents KTM.N'employer pour remplir le maître-cylindre que de l'huile hydraulique biodégradable SAE 10. Ne jamais mettre d'huile hydraulique minérale ou de liquide de frein.Quand la purge terminée il fautvérifier le niveau dans la maitre-cylindre.Si besoin est, rajouter de l'huile hydraulique SAE 10 biodégradable (par ex. Motorex Kupplungsfluid 75).On peut se procurer de l'huile hydraulique biodégradable (50 ml) chez les agents KTM.



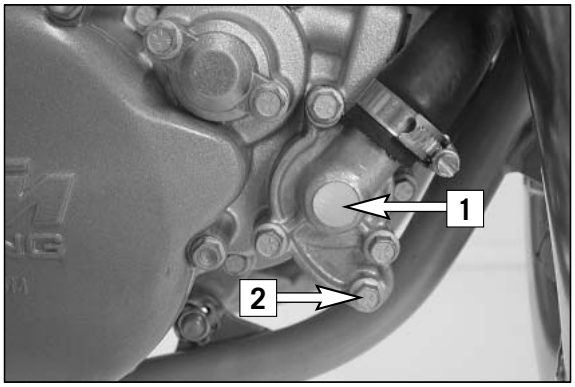
! ATTENTION

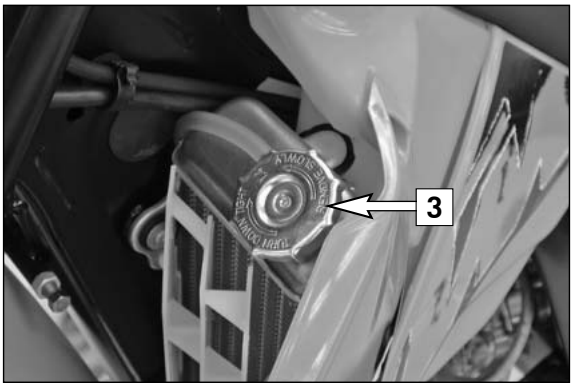
POUR LA COMMANDE HYDRAULIQUE DE L'EMBRAYAGE, KTM UTILISE DE L'HUILE BIODÉGRADABLE. LES HUILES HYDRAULIQUES BIODÉGRADABLES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE MÉLANGÉES À DES HUILES MINÉRALES.
N'EMPLOYER POUR REMPLIR LE MAÎTRE-CYLINDRE QUE DE L'HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE SAE 10 (PAR EX. MOTOREX KUPPLUNGSFLUID 75). NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.

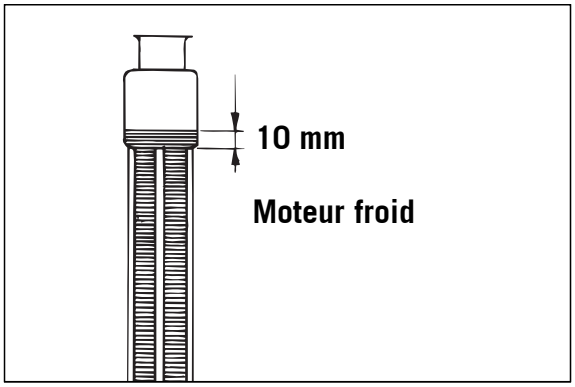


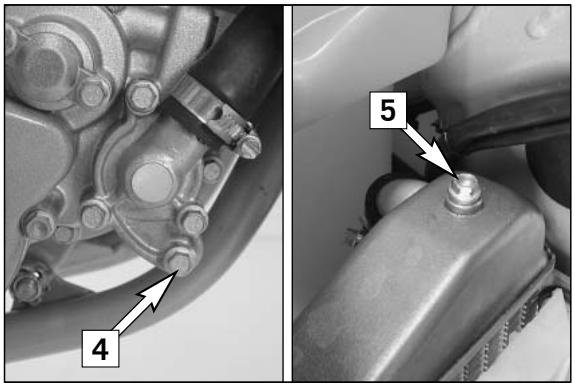
Réglage du câble de gaz *

Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser l'embout de protection **[8]** à l'entrée de la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être repoussée de 3 à 5 mm de la vis de réglage **[9]** avant qu'on sente une résistance. Pour régler, desserrer le contre-écrou **[10]** et tourner la vis de réglage comme il faut. Enfin, resserrer le contre-écrou et remettre en place l'embout de protection. Pour vérifier si le réglage est correct il suffit de faire démarrer le moteur et de tourner le guidon jusqu'en butée vers la droite et vers la gauche. Il ne faut pas que le régime de ralenti augmente. Si c'est le cas, il faut donner plus de jeu au câble de gaz.









Système de refroidissement

La circulation forcée du liquide de refroidissement est obtenue par la pompe 1.Le refroidissement s'effectue par le passage du vent relatif dans le radiateur. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même des lamelles de radiateur sales entravent le refroidissement.

On peut vidanger le liquide de refroidissement en enlevant le bouchon 2 sur le couvercle de pompe.

⚠ ATTENTION

- IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIR LE BOUCHON 3 D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER. ATTENTION À NE PAS S'ÉBOUILLANTER!
- NE PAS DÉBRANCHER LES DURITES QUAND LE MOTEUR EST CHAUD. LA VAPEUR ET LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT, QUI EST BOUILLANT, POURRAIENT PROVOQUER DES BRÛLURES GRAVES.
- SI L'ON SE BRÛLE, FAIRE COULER IMMÉDIATEMENT DE L'EAU FROIDE SUR LA PARTIE DU CORPS EN QUESTION.
- LE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT EST TOXIQUE. NE PAS LAISSER À LA PORTÉE DES ENFANTS.
- EN CAS D'INGURGITATION, CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- SI DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT GICLE DANS LES YEUX, RINCER AUSSITÔT À L'EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et de 50% d'eau. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25° C (-13° F). Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE (MOTOREX ANTI-FREEZE CONNUE. UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur 3. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

⚠ ATTENTION

IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIR LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER.

! ATTENTION

SI L'ON A VIDANGÉ OU RAJOUTÉ PLUS DE 0,25 LITRE DE LIQUIDE, IL FAUT PURGER LE CIRCUIT.

Purge du circuit de refroidissement

Si l'on a vidangé ou rajouté plus de 0,25 litre de liquide, il faut purger le circuit de la manière suivante. S'assurer que la vis de vidange 4 est serrée. Mettre environ 0,5 l de liquide.

Enlever la vis 5 qui se trouve sur le radiateur droit.
Rajouter alors du liquide jusqu'à ce qu'il ressorte du radiateur droit sans plus aucune bulle. Remettre aussitôt la vis de manière à ce qu'il n'y ait pas d'air qui pénètre dans le radiateur droit. Remettre la moto d'aplomb et mettre du liquide dans le radiateur gauche jusqu'à ce que le niveau se situe à environ 10 mm au dessus des lamelles. Vérifier à nouveau le niveau après avoir fait tourner le moteur.

Réglage du carburateur *

Principe concernant le réglage de base du carburateur
Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95. Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant : 1:40

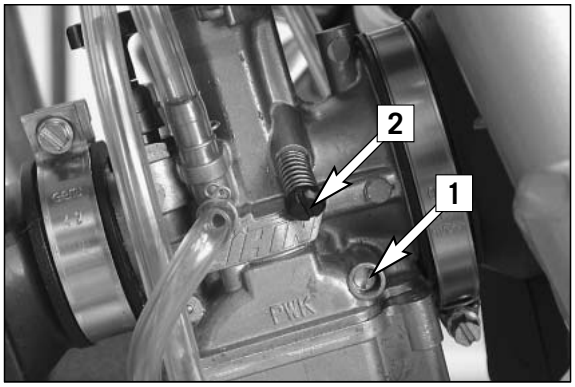
Généralités concernant les modifications de réglage
On part toujours du réglage d'originedu carburateur. (Le réglage d'origine fait par l'usine estprévu pour le rodage. Après la période de rodage il faut régler le carburateur comme il est dit dans la documentation. Cf. annexe) On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.
Règle générale: Température ou altitude élevée → il faut appauvrir le mélange air/essence
Température basse ou altitude peu élevée → il faut enrichir le mélange air/essence

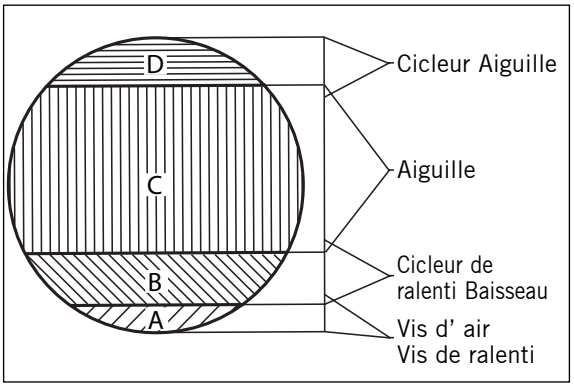
! ATTENTION

- N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. NE PAS EMPLOYER DE CARBURANT CONTENANT DU MÉTHANOL, DE L'ALCOOL OU DES ADDITIFS À BASE D'ALCOOL. UN TEL CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR ET AMÈNE L'EXTINCTION DE LA GARANTIE.
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX CROSS POWER 2T).
- NE JAMAIS FAIRE SON MÉLANGE AVEC UNE HUILE DEUX-TEMPS PRÉMÉLANGÉE, UNE HUILE POUR MOTEUR HORS-BORD OU UNE HUILE MOTEUR ORDINAIRE.
- UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DÚ MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE ET LE SYSTÈME DE VALVE ÀL'ÉCHAPPEMENT.
- LORSQU'ON APPAUVRIT LE MÉLANGE, IL FAUT PROCÉDER AVEC PRÉCAUTION ET DESCENDRE DANS LES GICLEURS POINT PAR POINT, AFIN D'ÉVITER QUE LE MOTEUR CHAUFFE ET SERRE.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécani que et vérifier l'allumage.

USURE DU CARBURATEUR
Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 10000 km.





Ralenti – A, Réglage du ralenti *

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air **[1]** et de la vis de ralenti **[2]**. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud. Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air: dévissée de 1,5 tour). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

Montée en régime – B

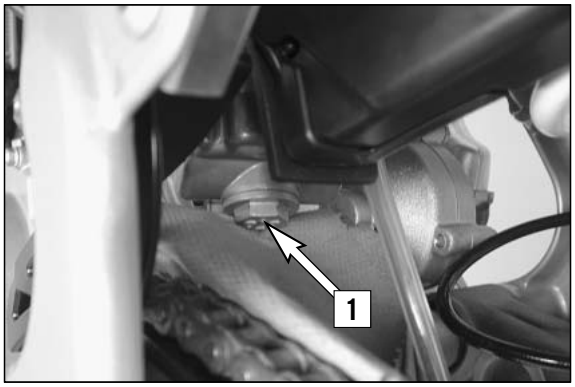
Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.

Régime intermédiaire – C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille. Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture – D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

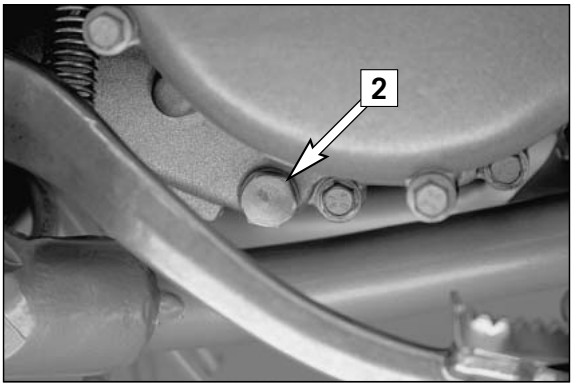


Vider la cuve du carburateur

Chaque fois qu'on a lavé la machine à l'eau il faut vider la cuve du carburateur, afin d'éliminer l'eau qui aurait pu entrer. En effet, s'il y a de l'eau dans la cuve le moteur ne fonctionne pas correctement.
Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon 1 et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint et le serrer à 4 Nm, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

⚠ ATTENTION

- L'ESSENCE EST FACILEMENT INFLAMMABLE ET ELLE EST NOCIVE. IL FAUT DONC FAIRE TRÈS ATTENTION.
- NE JAMAIS TRAVAILLER SUR LE CIRCUIT D'ALIMENTATION PRÈS D'UNE FLAMME OU EN FUMANT. TOUJOURS LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR AUPARAVANT.
- ESSUYER AUSSITÔT L'ESSENCE QUI POURRAIT COULER.
- UN CHIFFON IMBIBÉ S'ENFLAMME ÉGALEMENT RAPIDEMENT.
- EN CAS D'INGURGITATION OU DE GOUTTES DANS LES YEUX, CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- LES RESTES DE CARBURANT DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS EN RESPECTANT LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR.

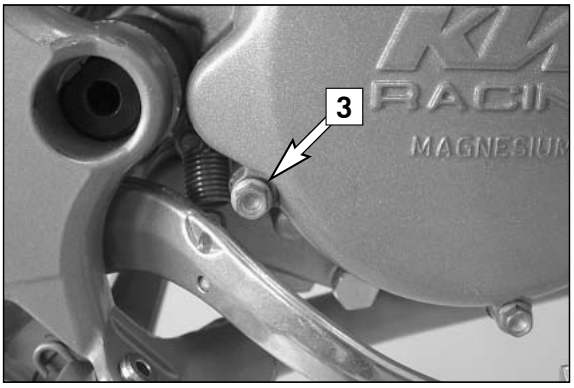


Contrôle du niveau d'huile dans la boîte de vitesses

Pour vérifier l'huile de boîte il convient de faire chauffer le moteur sans trop le solliciter. Puis mettre la moto sur un sol plan. Enlever le bouchon de vidange **[2]** et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer le plan de joint, remettre le bouchon avec son joint et le serrer à 15 Nm.
Dévisser le bouchon de remplissage **[4]** et mettre 0,5 litre d'huile de boîte (par exemple Motorex Topspeed 4 T 15W50). Remettre le bouchon et vérifier l'étanchéité.
Si l'huile qui s'est écoulée n'est absolument pas sale, on peut la réutiliser jusqu'à la prochaine révision.

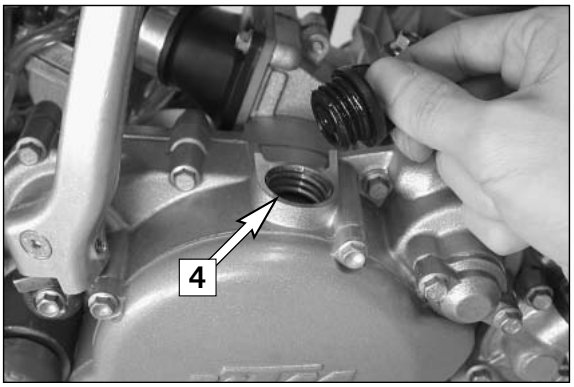
! ATTENTION

- UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ CAUSENT UNE USURE PRÉMATURÉE DES ENGRENAGES. UTILISER SEULEMENT UNE HUILE DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOPSPEED 4T 15W50).
- EN RAISON DU CHANGEMENT APPORTÉ AUX QUANTITÉS NÉCESSAIRES, ON NE PEUT PLUS TENIR COMPTE DE LA VIS DE NIVEAU **[3]**.



! ATTENTION

UN MOTEUR À SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT ET L'HUILE QU'IL CONTIENT SONT TRÈS CHAUDS. ATTENTION DE NE PAS SE BRÛLER.



Vidange de la boîte *

Avant de vidanger il faut faire chauffer le moteur en roulant, puis mettre la moto sur une surface horizontale. Enlever le bouchon **[2]** et laisser la vieille huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer le plan de joint et le bouchon, remonter celui-ci avec un joint neuf et le serrer à 15 Nm.

Enlever le bouchon de remplissage **[4]** et mettre 0,5 l d'huile (par exemple Motorex Topspeed 4T 15W50). Remettre le bouchon et vérifier qu'il n'y a pas de fuite.

! ATTENTION

- UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ CAUSENT UNE USURE PRÉMATURÉE DES ENGRENAGES. UTILISER SEULEMENT UNE HUILE DE MARQUE (PAR EXEMPLE MOTOREX TOPSPEED 4T 15W50).
- EN RAISON DU CHANGEMENT APPORTÉ AUX QUANTITÉS NÉCESSAIRES, ON NE PEUT PLUS TENIR COMPTE DE LA VIS DE NIVEAU **[3]**.

! ATTENTION

UN MOTEUR À SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT ET L'HUILE QU'IL CONTIENT SONT TRÈS CHAUDS. ATTENTION DE NE PAS SE BRÛLER.

RECHERCHE DE PANNE »

Si les révisions préconisées sont effectuées sur la machine, il n'y aura guère de pannes. Si toutefois un problème devait se présenter, on procédera selon le tableau pour localiser la panne.
Il faut toutefois considérer qu'on ne peut réaliser soi-même nombre d'interventions. En cas de doute, s'adresser à un atelier KTM.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet d'essence, mettre du carburant, Position du starter à tres chaud
	La moto n'a pas servi durant un temps assez long, si bien que l'essence dans la cuve a vieilli	Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt
	Durite bouchée	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du éservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	L'écartement des électrodes est trop important	Réduire l'écartement (0,60 mm)
	La bougie est grasse, encrassée, mouillée ou perlée	Nettoyer ou remplacer la bougie
	Le fil de bougie ou le capuchon est abîmé	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le kick. Il doit y une belle étincelle. – si elle ne jaillit pas, débrancher le capuchon et mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse. – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il faut changer. – sinon, vérifier l'allumage.
	Le fil de masse est abîmé, le bouton de masse	Débrancher le fil noir au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle. Si elle est bonne, réparer le fil, le le bouton de masse.
	Les raccords électriques tiennent mal	Vérifier les raccords
	L'étincelle est trop faible	Vérifier l'allumage
	Il y a de l'eau dans le carburateur ou les gicleurs sont bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer
Le moteur n'a pas de ralenti	Mauvais réglage de la vis de ralenti	Régler la vis, éventuellement la remplacer
	L'allumage est endommagé	Vérifier l'allumage
	Usure du moteur	Refaire le moteur
Le moteur n'a pas assez de puissance	La fibre de verre n 'est pas assez tassée dans les pots d'échappement	Remplacer la fibre de verre
	Le filtre à air est mal mis	Nettoyer ou remplacer la cartouche
	L'arrivée d'essence est en partie bouchée, le carburateur marche mal	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Perte de compression en raison d'une bougie mal serrée	Serrer la bougie
	L'échappement est enfoncé ou défectueux	Vérifier l'échappement, le changer si nécessaire
	Le moteur a trop peu d'avance à l'allumage	Vérifier l'allumage, le régler

RECHERCHE DE PANNE »

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas assez de puissance	Les languettes du clapet n'ont plus d'élasticité ou sont abîmées; l'étanchéité du clapet ne se fait plus	Remplacer les languettes ou le clapet
	Usure du moteur	Refaire le moteur
Le moteur ne monte pas en régime et prend un rythme de quatre-temps	Le carburateur déborde parce que le niveau est réglé trop haut ou que le pointeau est encrassé ou usé	Nettoyer le carburateur, remplacer éventuellement le pointeau et régler le niveau
	Les gicleurs se dévissent	Resserrer les gicleurs
Le moteur a des ratés à haut régime	La bougie n'a pas le bon indice thermique ou est de mauvaise qualité	Employer une bougie selon les „Caractéristiques techniques“
	Les raccords électriques de l'allumage tiennent mal ou sont oxydés	Vérifier les raccords, assurer l'étanchéité avec du silicone
Il y a des retours au carburateur	Manque de carburant	Nettoyer la durite, le carburateur et vérfier la mise à l'air du réservoir
	La bougie n'a pas la bonne valeur thermique	Monter la bonne bougie (cf. “Caractéristiques techniques“)
	Le moteur a une prise d'air	Serrer les fixations du cylindre et du carburateur. Vérifier si la pipe d'admission n 'est pas fêlée.
Le moteur chauffe de trop	Pas assez de liquide de refroidissement	ajouter du liquide
	Les ailettes du radiateur sont encrassées	Nettoyer les ailettes au jet
	Formation de mousse dans le circuit de refroidissement	Changer le liquide contre un liquide antigel et anticorrosif de marque (Motorex Anti-Freeze)
	Croc dans une durite d'eau	Changer la position
	Mauvais point d'allumage car les fixations du stator ou du socle se sont desserrées	Régler le point d'allumage et freiner les vis à la Loctite 243
Fumée blanche (vapeur d'eau à l'échappement)	Défaut d'étanchéité de la culasse ou joint torique défectueux	Eprouver la culasse: changer le joint torique
l'huile de boîte sort par le tuyau de mise à l'air	Il y a trop d'huile dans la boîte	Il faut rectifier le niveau
	Joint spi de la pompe à eau ou joint spi droit de l'embiellage défectueux	Changer le joint spi, vidanger l'huile, vérifier le liquide de refroidissement

NETTOYAGE »

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.
Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNÈTRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CÂBLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÉMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

STOCKAGE »

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:
- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm3 d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER BRIÈVEMENT LE MOTEUR D'UNE MACHINE STOCKÉE. EN EFFET, LE MOTEUR NE CHAUFFE ALORS PAS ASSEZ ET LA VAPEUR D'EAU SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER L'EMBIELLAGE, LES ROULEMENTS ET L'ÉCHAPPEMENT.

Remise en service après stockage

- Remettre de l'essence fraîche dans le réservoir et ouvert le robinet d'essence
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

NOTA BENE: Avant de remiser la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE »

PARTIE-CYCLE	85 SX	
Cadre	Cadre tubulaire en acier au chrome-molybdène	
Fourche	Télescopique WP Suspension 43 MXMA	
Débattement avant/arrière	275 mm/300 mm	
Suspension arrière	Amortisseur WP PDS 4618 (Progressive Damping System)	
Frein avant	Disque ø 220 mm, 4 pistons	
Frein arrière	Disque ø 200 mm, 4 pistons	
Pneus avant	70/100-17“ Pirelli MT 32A	70/100-19“ Pirelli MT 32A
Pneus arriere	90/100-14“ Pirelli MT 320	90/100-16“ Pirelli MT 320
Pression des pneus	1,0 bar	
Réservoir	5,1 litre	
Démultiplication secondaire	14 : 46	14 : 49
Chaîne	1/2 x 5/16" 122 maillons	
Angle de la colonne de direction	66 °	
Empattement	1278 mm	
Hauteur de selle à vide	865 mm	900 mm
Garde au sol à vide	385 mm	415 mm
Poids à vide sans carburant	66 kg	68 kg
Poids autorisé pour le pilote	75 kg maximum	
Age recommandé pour le pilote	10 - 15 ans	
Type du moteur	CR-85	

RÉGLAGE DE BASE DE LA FOURCHE	WP 4357 MXMA 05187B05
Amortissement à la compression	20
Amortissement à la détente	20
Ressort	3 N/mm
Précontrainte	3 mm
Chambre d’air	110 mm
Huile	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE DE L’AMORTISSEUR	WP 4618 PDS-DCC WP 15187B02
Amortissement à la compression	15 LS (LOW SPEED) 2 HS (HIGH SPEED)
Amortissement à la détente	22
Ressort	35-215
Précontrainte	4 MM

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE		
Vis de la pince de frein avant	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six-pans creux plaquette arriere	M6	5 Nm
Vis à tête fraisée disques de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis de la broche avant	M 10x 1.5	40 Nm
Ecrou de la broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou du bras oscillant	M 14/M 16x1.5	75 Nm
Vis de fixation té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis des pontets de guidon	M 8	20 Nm
Ecrous de rayon	M 4,5/M 5	4,5 - 6 Nm
Autres vis de la partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR »

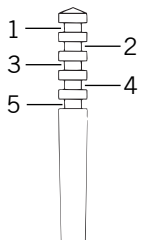
MOTEUR	85 SX
Genre	Monocylindre deux temps à refroidissement liquide, admission par clapets et valve à l'échappement
Cylindrée	84,93 cm^3
Alésage/course	47 / 48,95 mm
Carburant	Essence sans plomb 95 et huile deux temps
Mélange	1:40 - 1:60 en utilisant une huile deux temps de haute qualité (Motorex 2T Crosspower). En cas de doute consulter l'importateur et mélanger par précaution à 1 : 30
Graissage	Par mélange
Embiellage	Roulement à billes, roulement à galets
Tête de bielle	Roulement à aiguilles
Pied de bielle	Roulement à aiguilles
Segment	1 segment de section rectangulaire
Transmission primaire	Pignons à taille droite 19:66 dents
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, commande hydraulique (Motorex Kupplungs-Fluid 75)
Boîte de vitesses	6 rapports, à crabots
Rapports	1ère 11 : 29 2ème 14 : 28 3ème 16 : 26 4ème 19 : 26 5ème 21 : 25 6ème 20 : 21
Huile de boîte	0,5 litre d'huile moteur Motorex Topspeed 4T 15W50
Allumage	Moric Digital 2M1 (pas de génératrice)
Bougie	NGK BR 10 ECMVX
Ecartement des électrodes	0,60 mm
Carburateur	A boisseau. Pour le réglage voir le tableau
Refroidissement	1 litre: 50% du antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25°C
Filtre à air	Mousse imprégnée

RÉGLAGE DU CARBURATEUR	
Type	Keihin PWK 28
Gicleur principal	118
Puits d'aiguille	2.6
Gicleur de ralenti	45
Aiguille	N5HG
Position de l'aiguille à partir du haut	III
Boisseau	3.5
Gicleur de starter	62
Vis de richesse ouverte de	1,5

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR		
Vis de fixation de la culasse	M 6	10 Nm
Ecrous d'embase de cylindre	M 8	30 Nm
Ecrou de fixation du volant	M 12X1	60 Nm
Vis du pignon en bout de vilebrequin	M 10X1,25	Loctite 243 + 80 Nm
Ecrou de la noix d'embrayage	M 14X1,25	Loctite 243 + 60 Nm
Carter moteur et d'embrayage	M 6	8 Nm
Bougie	M 14X1,25	20 Nm
Ecrou de bras oscillant	M 14X1,5	100 Nm
Boîte à clapets	M 6	6 Nm
Kick	M 6	Loctite 243 + 12 Nm
Sélecteur	M 6	Loctite 243 + 12 Nm
Autres vis	M 5 M 6	6 Nm 10 Nm

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 28		85 SX 2006				
MEERESHÖHE ***ALTIDUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO*	1,5	1,75	2	2,25	2,5
	LD *IJ*	45	42	40	38	38
	NADEL *NEEDLE*	N5HG	N5HH	N5HH	N5HH	N5HH
	POS *POS*	2	3	2	1	1
	HD *MJ*	118	115	115	115	115
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO*	1,25	1,5	1,75	2	2,25
	LD *IJ*	48	45	42	40	38
	NADEL *NEEDLE*	N5HG	N5HG	N5HH	N5HH	N5HH
	POS *POS*	3	2	3	2	1
	HD *MJ*	120	118	115	115	115
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO*	1	1,25	1,5	1,75	2
	LD *IJ*	50	48	45	42	40
	NADEL *NEEDLE*	N5HF	N5HG	N5HG	N5HH	N5HH
	POS *POS*	3	3	2	2	2
	HD *MJ*	122	120	118	115	115
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1,25	**1,5**	1,75
	LD *IJ*	50	50	48	**45**	42
	NADEL *NEEDLE*	N5HF	N5HF	N5HG	**N5HG**	N5HH
	POS *POS*	4	3	3	**3**	2
	HD *MJ*	125	122	120	**118**	115
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO*	0,5	0,75	1	1,25	1,5
	LD *IJ*	50	50	50	48	45
	NADEL *NEEDLE*	N5HF	N5HF	N5HG	N5HG	N5HG
	POS *POS*	5	4	3	3	2
	HD *MJ*	125	125	122	120	118

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

INDEX ALPHABÉTIQUE »

Page

Ajustment de la tension de la chaîne 20
Amortissement à la compression de l'amortisseur 9
Arrêt 13
Béquille de stand 8
Bouchon de réservoir 7
Bouton de masse 7
Caractéristiques techniques – moteur 35
Caracteristiques techniques – partie-cycle 34
Carburant 13
Carburateur 37
Chaîne tension 20
Cher client, cher ami 2
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière 23
Conseile d'utilisation 11
Conseils et recommandations générales pour la mise en service de la moto 10
Contrôle du liquide de frein à l'avant, complément . . .22
Contrôle du niveau d'huile dans la boîte de vitesses . .30
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique 27
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 28
Contrôle du réglage de base de la fourche 19
Démarrage 12
Démarrage moteur chaud 12
Démarrage moteur froid 12
Dépose et pose de la roue arrière 25
Dépose et pose de la roue avant 24
Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge 18
Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur 18
Echappement 26
Emplacement des numeros de serie 6
Entretien de la chaîne 20
Freinage 13
Kick 8
Levier d'embrayage 6
Levier de frein à main 6
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension 17
Nettoyage 33
Nettoyage des cache-poussière de la fourche 17
Nettoyage du filtre à air 26
Numéro de cadre 6
Numéro de moteur 6
Organes de commande 6

Page

Passage des vitesses, conduite 12
Pédale de frein principal 8
Plan de graissage et d'entretien 14
Pneus, pression 25
Purge de l'embrayage hydraulique 27
Purge du circuit de refroidissement 28
Recherche de panne 31
Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote 18
Réglage de la compression de la fourche 8
Réglage de la course à vide de la piognée de frein . . .21
Réglage de la détente de l'amortisseur 9
Réglage de la détente de la fourche 8
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage 27
Réglage de la position de la pédale de frein 23
Réglage de la position du guidon 17
Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort 18
Réglage du câble de gaz 27
Réglage du carburateur 29
Remarques concernant la mise en service 10
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM 21
Remarques importantes aux parents concernant la sécurité 4
Remède quand le moteur est noyé 12
Remise en service après stockage 33
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière 24
Remplacement des plaquettes de frein à l'avant 22
Robinet d'essence 7
Rodage 10
Selecteur 7
Starter 7
Stockage 33
Système de refroidissement 28
Tableau des ressorts pour la fourche 19
Tableau des ressorts pour l'amortisseur 19
Travaux d'entretien partie-cycle et moteur 16
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière 23
Vérification des plaquettes de frein à l'avant 22
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière . .23
Vérification et réglage des roulements de direction . . .16
Vérifications avant chaque mise en service 11
Vérifier la tension des rayons 25
Vidange de la boîte 30
Vider la cuve du carburateur 30
Vis de purge de la fourche 16

KTM Group Partner

KTM-Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.at